

Este documento ha sido descargado de:  
This document was downloaded from:



**Portal *de* Promoción y Difusión  
Pública *del* Conocimiento  
Académico y Científico**

**<http://nulan.mdp.edu.ar>**



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE MAR DEL PLATA**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES**  
**CARRERA: LICENCIATURA EN TURISMO**

**MONOGRAFÍA DE GRADO**

**"EL TRANSPORTE ACUÁTICO RECREATIVO  
EN EL MERCADO ARGENTINO"**

**SANDRA MARCELA BETTI**

**TUTOR: LIC. MARTA MÓNICA ASENSIO**

**OCTUBRE, 2003**

## **Resumen**

El presente trabajo es un diagnóstico de la situación actual del transporte acuático recreativo argentino. Considerando que Argentina posee una amplia red hidrográfica, lagos, lagunas y cuenta con un extenso litoral marítimo, resulta de vital importancia la realización de un relevamiento exhaustivo de la información disponible a fin de evaluar cual es el panorama actual de este sector.

Los objetivos principales de esta investigación son: desarrollar y valorizar el transporte acuático, crear y mantener una buena imagen de los puertos y atractivos, y mejorar la calidad de la oferta, para generar una alternativa viable capaz de revitalizar y dinamizar las distintas áreas involucradas en esta actividad. La puesta en valor de nuevos productos y servicios constituye también un objetivo importante de este trabajo.

*Palabras Claves:* Transporte acuático; actividades recreacionales; atractivos turísticos; recursos turísticos; puertos.

## **Abstract**

The purpose of this work is to establish a diagnosis of the present situation of Argentinean recreative aquatic transport. Taking into account that Argentina has a vast hydrographic network, lakes, lagoons and a large coastline, an exhaustive analysis of the available information results of vital importance in order to evaluate the state of this sector.

The main objectives of this research work are: to develop and appraise the aquatic transport, to create and maintain a good image of ports and attractions, and improve the quality in the services in order to generate alternatives able to revitalize and impel the different sectors involved in this activity. The development of new product and services is also an important goal of this work.

*Keywords:* Aquatic transport; recreative activities; tourist attractions; tourist resources; ports.



## ÍNDICE

	<b>Página</b>
<b>I.- PRÓLOGO.....</b>	<b>4</b>
<b>II.- INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>5</b>
II.1.- GLOSARIO NÁUTICO.....	6
II.2.- GLOSARIO GENERAL.....	15
II.3.- CONCEPTUALIZACIÓN.....	18
II.3.1.- DEFINICIÓN DE PUERTOS.....	18
II.3.2.- CLASIFICACIÓN DE PUERTOS.....	19
II.3.3.- TRANSPORTACIÓN ACUÁTICA.....	19
II.3.3.1.- <i>Transportación marítima</i> .....	19
II.3.3.2.- <i>Transportación fluvial</i> .....	19
II.3.3.3.- <i>Transportación lacustre</i> .....	20
 <b>CAPÍTULO 1.- EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y TRANSFORMACIONES PRODUCIDAS EN EL TRANSPORTE ACUÁTICO.....</b>	 <b>21</b>
<b>1.1.- EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA NAVEGACIÓN.....</b>	<b>22</b>
1.1.1.- PERÍODO DE LA NAVEGACIÓN A VELA.....	22
1.1.2.- PERÍODO MODERNO.....	23
<b>1.2.- TENDENCIAS ACTUALES: LA ERA DE LA CONCENTRACIÓN Y COOPERACIÓN.....</b>	<b>23</b>
<b>1.3.- INNOVACIONES TECNOLÓGICAS DEL TRANSPORTE.....</b>	<b>24</b>
<b>1.4.- BREVE EVOLUCIÓN DE LOS PUERTOS EN EL MUNDO.....</b>	<b>27</b>
1.4.1.- PUERTOS DE PRIMERA GENERACIÓN.....	27
1.4.2.- PUERTOS DE SEGUNDA GENERACIÓN.....	28
1.4.3.- PUERTOS DE TERCERA GENERACIÓN.....	29
<b>1.5.- TENDENCIAS MUNDIALES DE LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO.....</b>	<b>31</b>
1.5.1.- IMPACTO DE LAS NUEVAS TENDENCIAS.....	32
<b>1.6.- EVOLUCIÓN DE LOS PUERTOS EN ARGENTINA.....</b>	<b>32</b>
1.6.1.- EL PROCESO DE REESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO.....	32
1.6.2.- DESCRIPCIÓN FÍSICO-ECONÓMICA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA.....	34
1.6.3.- DESCRIPCIÓN Y FACILIDADES DE LOS PRIMEROS PUERTOS.....	34
1.6.4.- EVOLUCIÓN DEL RÉGIMEN PORTUARIO VIGENTE HASTA 1990	35
1.6.4.1.- <i>Consecuencias del régimen portuario vigente hasta 1990</i> .....	35
1.6.4.2.- <i>Política de cambio en los años 90</i> .....	36
<b>1.7.- EL NUEVO MARCO REGIONAL.....</b>	<b>37</b>
<b>1.8.- ZONAS FRANCAS.....</b>	<b>38</b>
1.8.1.- DEFINICIÓN.....	38
1.8.2.- ALGUNAS OPORTUNIDADES QUE OFRECEN.....	39

<b>CAPITULO 2.- DIAGNÓSTICO Y SITUACIÓN ACTUAL DEL TRANSPORTE ACUÁTICO.....</b>	<b>40</b>
<b>2.1.- AUTORIDADES EN LOS PUERTOS DE LA REPÚBLICA ARGENTINA.....</b>	<b>41</b>
2.1.1.- JURISDICCIÓN NACIONAL.....	41
2.1.2.- JURISDICCIÓN PROVINCIAL.....	42
<b>2.2.- CONTAMINACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO.....</b>	<b>43</b>
2.2.1.- EL RÍO DE LA PLATA.....	43
2.2.2.- CARACTERÍSTICAS DE LA ZONA COSTANERA FLUVIAL.....	44
2.2.2.1.- Zona Costanera Norte.....	44
2.2.2.2.- Zona Costanera Sur.....	46
<b>CAPÍTULO 3.- MERCADO TURÍSTICO.....</b>	<b>48</b>
<b>3.1.- DESCRIPCIÓN DEL MERCADO TURÍSTICO - RECREATIVO REAL Y POTENCIAL.....</b>	<b>49</b>
3.1.1.- TURISMO NÁUTICO.....	49
3.1.1.1.- La industria náutica y marítima.....	49
3.1.1.2.- Embarcaciones turístico - deportivas.....	49
3.1.2.- PUERTOS MARÍTIMOS Y FLUVIALES.....	53
3.1.2.1.- Conclusiones del cuadro de caracterización de servicios portuarios.....	55
3.1.3.- PUERTOS LACUSTRES.....	59
3.1.3.1.- Descripción.....	59
<b>3.2.- ANÁLISIS DE LA OFERTA TURÍSTICA Y RECREATIVA ACUÁTICA EN LA REPÚBLICA ARGENTINA.....</b>	<b>66</b>
3.2.1.- ACTIVIDADES RECREACIONALES.....	66
3.2.1.1.- Característica de las actividades turísticas recreacionales.....	67
3.2.2.- TURISMO DEPORTIVO.....	68
3.2.2.1.- Deportista activo.....	69
3.2.2.2.- Deportista pasivo.....	71
3.2.3.- ATRACTIVOS PRINCIPALES EN PUERTOS MARÍTIMOS Y FLUVIALES.....	71
3.2.3.1.- Consejo Portuario Argentino.....	71
3.2.3.2.- Los puertos autónomos .....	72
3.2.3.3.- Los puertos de la Provincia de Buenos Aires.....	77
3.2.3.4.- Los puertos patagónicos.....	85
3.2.3.5.- Los puertos fluviales.....	92
3.2.4.- ATRACTIVOS PRINCIPALES EN LOS PUERTOS LACUSTRES DEL SUR.....	102
3.2.4.1.- Lago Nahuel Huapi.....	102
3.2.4.2.- Lago Futalaufquen.....	108
3.2.4.3.- Lago Menéndez.....	110
3.2.4.4.- Lago Puelo.....	111
3.2.4.5.- Lago Lácar.....	112
3.2.4.6.- Lago Huechufquen.....	113

<b>3.3.- LA INDUSTRIA NÁUTICA ARGENTINA.....</b>	<b>115</b>
<b>3.4.- DEMANDA.....</b>	<b>116</b>
<b>III.- CONCLUSION.....</b>	<b>118</b>
<b>IV.- PROPUESTAS.....</b>	<b>120</b>
<b>V.- BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>124</b>
<b>VI.- ANEXOS: Ordenanza N° 4/98 (DPMA) "Régimen para la protección del medio ambiente".....</b>	<b>127</b>
<b>Mapas (ver detalle en el índice de mapas).....</b>	<b>137</b>

### **ÍNDICE DE CUADROS Y TABLAS**

#### **I.- Cuadros**

1. Generaciones de puertos.....	30
---------------------------------	----

#### **II.- Tablas**

1. Índice de calidad del agua.....	45
2. Índice de calidad del agua ZCN en las líneas de 500 y 1000 metros.....	46
3. Índice de calidad del agua ZCS en las líneas de 500 y 1000 metros.....	47
4. Caracterización de los servicios en puertos marítimos y fluviales.....	53

### **ÍNDICE DE GRÁFICOS Y MAPAS**

#### **III.- Gráficos**

1.- Porcentaje de incidencia de los servicios en los puertos marítimos y fluviales.....	57
---	----

#### **IV.- Mapas**

- 1.- Mapa Físico de la República Argentina.
- 2.- Hidrovía Paraná-Paraguay.
- 3.- Mapa de puertos principales y secundarios.
- 4.- Mapa de los puertos principales y secundarios del Paraná en las Provincias de Buenos Aires, Entre Ríos, Corrientes, Chaco y Santa Fé.
- 5.- Mapa de los puertos principales y secundarios del litoral marítimo argentino.
- 6.- Red vial y ferroviaria de la República Argentina.

## **I.- PROLOGO**

Durante siglos los barcos fueron el único medio de viajar entre continentes, pero en la actualidad existen pocos servicios náuticos de pasajeros de larga distancia. En los últimos años se ha observado un aumento significativo en el uso de los cruceros, que ha reivindicado de alguna manera el transporte acuático.

Cabe mencionar que el turismo de litoral es la primera forma de turismo que ha existido en el mundo y que cautiva actualmente a millones de personas las que concurren a estos espacios recreativos para pasar sus vacaciones.

Mundialmente se ha observado el creciente éxito de las actividades náuticas, que ha llevado a los núcleos turísticos a construir puertos deportivos. En los grandes puertos tradicionales el tráfico comercial ha abandonado los antiguos emplazamientos para dejar sitio a instalaciones modernas. Las viejas dársenas se han convertido en puertos de recreo, mientras que otros han construido nuevos espacios.

El notable auge de estas actividades, tanto en Europa como en Estados Unidos, ha llevado a la construcción de infinitos puertos deportivos. Estos son muy requeridos por su población, que hace un exhaustivo uso de ellos. Podemos destacar como ejemplo a los puertos de Barcelona, Puerto Banus, Puerto Marina, Palma de Mallorca, en España; el de Santa Mónica en el norte de Los Angeles, que es un puerto de dimensiones impresionantes, ya que dispone de 80.000 puntos de anclaje; Marsella, en Francia; Porto Fino, en la costa azul italiana, estos son algunos de la gran cantidad que existen. El emplazamiento de puertos deportivos es una excelente alternativa para explotar en Argentina.

El presente trabajo monográfico es un diagnóstico de la situación actual del Transporte Acuático, - exceptuando el tema Cruceros - , por tal motivo y considerando que la República Argentina posee una extensa red hidrográfica, lagos, lagunas y cuenta con un amplio litoral marítimo, se recopila información a través de fuentes primarias, secundarias e informantes clave, a fin de plantear claramente cual es el panorama actual del mismo, el recurso turístico que tiene cada lugar recreativo y los puertos argentinos involucrados en dicho tráfico.

El motivo de la elección del tema se fundamenta en la observación directa de la escasa planificación, ya que la actividad turística recreativa creció en función de la demanda, pero está no está organizada. Su organización y recopilación contribuyen a una alternativa viable tanto en lo económico, social y cultural para la dinamización de la oferta turística en la República Argentina

A partir de los resultados, se arriba a conclusiones cuya evaluación y reflexión nos lleva a emitir propuestas, a fin de lograr una optimización de la calidad de los servicios prestados.

## **II.- INTRODUCCION**

En la actualidad, tanto en el ámbito nacional, provincial y municipal, se le asigna un rol relevante a la actividad turística. No solamente por parte de los distintos sectores y los actores sociales que la conforman, sino además por la sociedad en su conjunto, que reconoce su contribución económica y la relevante incidencia social de su desarrollo.

Debemos considerar que el país cuenta con una gran diversidad de atractivos naturales de primer jerarquía y que el transporte acuático por mar, ríos, lagos y lagunas ayudan a conformar un producto turístico de gran relevancia nacional e internacional, por tal motivo se puede lograr que las localidades receptoras y sus alrededores se vean revitalizados, viendo así una oportunidad de desarrollo económico. Teniendo como objetivo principal la obtención de beneficios tanto para el lugar como para sus habitantes.

Sin dejar de mencionar a el gran potencial de la red hidrográfica con que cuenta la República Argentina integrada dentro de todo el sistema del Plata, de Buenos Aires, de la Patagonia y ríos sin desagüe a lo que se le suman los lagos, lagunas y con un litoral marítimo de 4.500 Km de extensión.

Por tales características y ante la crisis que vive nuestro país en estos días, creo que es suficiente motivo para hacer una investigación que conlleve al desarrollo y puesta en valor del transporte acuático, crear y mantener una buena imagen de los puertos, de los atractivos, de calidad de la oferta, para que a partir de allí se pueda generar una alternativa viable que sea capaz de revitalizar y dinamizar los distintos sectores.

Es necesario reaccionar ante la crisis actual y buscar o aprovechar las nuevas alternativas que se están dando, ya que hay una fuerte demanda en el exterior por conocer Argentina, dada la alta calidad de sus atractivos paisajísticos.

Ante esta oportunidad, y viendo que el crecimiento del turismo en el país no se ha dado en una forma ordenada, tanto por razones del propio sistema turístico- entre la que se encuentra la falta de planificación en el sector - como por factores externos al mismo, como las devaluaciones monetarias, la recesión económica o la inflación, me pareció necesario hacer un modesto aporte, y realizar un diagnóstico de la actual situación mencionada anteriormente, tomando como referencia a los puertos pertenecientes al "Consejo Portuario Argentino", los puertos lacustres más representativos del sur y los atractivos turísticos inherentes a cada uno de ellos.



## II.1.- GLOSARIO NAUTICO<sup>1</sup>

- Aerodeslizado/Hovercraft : Vehículo tal que la totalidad de su peso o una parte importante de su peso, puede ser soportada, en reposo o en movimiento, por un colchón de aire generado de modo continuo y cuya eficacia depende de la proximidad de la superficie por encima de la cual opera el vehículo. Es muy maniobrable y también anfíbio.
- Aguas Interiores/Interior Waters: Son las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial, de jurisdicción provincial. Ej: Golfo San Jorge (Argentina).
- Alta Mar/High Sea: Aguas que no se encuentran bajo la soberanía de ningún estado, son aguas internacionales. Comprenderá para los estados ribereños y los estados sin litoral :
  - Libertad de navegación.
  - Libertad de sobrevuelo.
  - Libertad de tender cables y tuberías submarinas.
  - Libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el derecho internacional.
  - Libertad de pesca.
  - Libertad de investigación científica.Estas libertades pueden ser ejercidas por cualquier estado.
- Andana/Tier: Se refiere al buque que esta amarrado al costado de otro, que a su vez éste se encuentra amarrado a muelle. En este caso el buque se dice que se encuentra en "Segunda Andana" . Se consideran de la misma manera los buques que se encuentren amarrados en Tercera, Cuarta, etc.
- Arquitectura Naval/Naval Architecture: Especialidad por la cual se diseñan y confeccionan planos para la construcción de buques.
- Artefacto Naval/Naval Craft: Es cualquier construcción flotante (distinta al buque) auxiliar de la navegación pero no destinada a ella, aunque pueda desplazarse sobre el agua en cortos trechos para el cumplimiento de sus fines específicos. Ej: diques flotantes, pontones grúas, etc.
- Artefacto deportivo/Sports craft: Todo elemento destinado a la práctica deportiva en las aguas o que, desplazándose por el aire, sea remolcado por una embarcación. Ej: esquí acuático, acuaplano, etc.
- Atraque/Berthing: Acción de aproximar el costado o banda del buque al muelle para amarrarlo posteriormente.

---

<sup>1</sup> <http://www.prefectura naval.gov.ar>

- **Armador/Shipowner:** Persona física o jurídica que explota el buque con fines comerciales y lo equipa con materiales, víveres y tripulantes.
- **Agente Marítimo/Ship's Agent:** Es el designado por el propietario, armador o capitán para realizar ante la Aduana, la Prefectura Naval, Migraciones y la Autoridad Portuaria las gestiones relacionadas con la atención del buque en puerto. Además, tiene la representación activa y pasiva, judicial y extrajudicial, conjunta o separada, de las personas arriba mencionadas, ante los entes públicos y privados, a todos los efectos y las responsabilidades del viaje que el buque realice a dicho puerto o desde el mismo hasta tanto se designe a otro en su reemplazo. Esto incluye la mediación en el contrato de fletamento. No tiene la representación del propietario ni del armador que estuviere domiciliado en el lugar.
- **Babor/Port:** Es el costado izquierdo de un barco o embarcación observando hacia la proa. La banda de babor, de noche, se encuentra indicada por una luz roja.
- **Barcaza de Empuje/Pushing Barge:** Toda embarcación sin propulsión propia, construida o modificada para ser empujada por la popa y para retransmitir, si fuera necesario, el empuje a otra barcaza que forme parte del convoy.
- **Boca escotilla/Hatch:** Abertura rectangular practicada en la cubierta principal que permite el ingreso a un compartimiento que se encuentra debajo de ella. (Ej. Bodega, etc.)
- **Bodega/Hold:** Nombre genérico, para el espacio en los buques destinado solamente para el cargamento debajo de la cubierta principal. En el caso de un buque tanque, se encuentra a proa del tanque N° 1 y del cofferdam. Los buques tanque nuevos no poseen bodega.
- **Botadura/Launching:** Anteuúltima etapa en la construcción del buque, en la cual se lo lanza, en forma calculada, desde las gradas del astillero al agua. Luego se lo remolca y amarra al muelle para iniciar el "alistamiento". (Ver alistamiento).
- **Botero/Boatman:** Tripulante de embarcaciones menores dedicadas al servicio de transporte de pasajeros entre costas (puntos fijos) de un río. Estos deben estar registrados y habilitados.
- **Boya/Buoy:** Objeto flotante empleado como ayuda a los navegantes para delimitar el canal por donde se navega o marcar buques hundidos, rocas sumergidas, bajo fondos, cables sumergidos, etc.. También sirven como punto de referencia fijos en el mar, río, lago.
- **Buque/Ship:** Toda construcción flotante destinada a navegar por agua. También incluye a los buques destinados a la navegación militar y policial.

- Buque de carga general/General Cargo Vessel: Es todo buque que transporta mercadería de distinta clase, la cual puede llevarse en muchos recipientes en pequeñas cantidades (frascos, bolsas) o también pueden ser grandes o largos (maquinarias, bultos, contenedores, etc.).
- Buque faro/Lightship: Un buque que posee una poderosa luz visible a muchas millas en el mar, utilizado para indicar la entrada a un puerto.
- Buque de pasaje/Passenger Ship: Todo buque construido para el transporte de más de 12 pasajeros.
- Buzo Profesional/Professional Diver: Se considera buzo profesional a toda persona que por sí o por cuenta de terceros haga del buceo una profesión rentada. Estos deben estar registrados y habilitados.
- Cabecera/Head: Es el extremo de la dársena o dique.
- Cabotaje/Coastal shipping : Navegación comercial transportando carga o pasajeros entre puertos de un mismo país
- Calado/Draught: Dimensión vertical que se mide entre el fondo (quilla plana) del barco y la superficie del agua (plano de flotación). Todos los buques tienen inscriptas la escala de calados sobre ambos costados, en proa, popa y el centro. Con la lectura del nivel de agua sobre el calado, se puede determinar entre otras cosas el peso de la carga.
- Carta de Alistamiento/Notice of Readiness: Carta por la cual el Capitán informa fehacientemente a la terminal portuaria, Agencia Marítima y dueño de la carga, que ha llegado a puerto o a rada y tiene su buque apto para cargar o descargar (bodegas, equipamiento, etc.). En consecuencia, cualquier demora ya no corre por cuenta del buque.
- Carta Náutica/Nautical Charts: Son mapas para poder navegar por el mar o río, por un barco o embarcación (mercante, deportiva, policial o de guerra) . Todos los barcos deben tener muchas cartas que tienen información precisa de los puertos y ayudas a la navegación al aproximarse a la costa, además de corrientes oceánicas mareas y peligros a la navegación
- Casco/Hull: Sector del buque o embarcación que esta en contacto con el agua (llamado obra viva o carena) y esta compuesto por estructuras internas y forrado por hileras de planchas metálicas o listones de madera haciéndolo estanco al agua.
- Certificados de Embarcaciones o Buques/Certificates of Ships: Los Convenios Internacionales celebrados en el seno de la OMI, exigen llevar a bordo determinados certificados y documentos demostrativos de cumplimiento. Estos Certificados constatan, ante cualquier autoridad marítima, que los buques han sido inspeccionados y cumplen con las normativas mínimas establecidas internacionalmente.

- Cubertada/Timber: Transporte de carga sobre cubierta.
- Cubierta Principal/Main deck: Es la plataforma más alta, corre sin interrupciones de proa a popa y se encuentra en contacto con el exterior. Junto con el forro del casco forman la envuelta estanca del buque.
- Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar/The Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping Code : El código da los estándares mínimos de formación para la competencia de las tripulaciones en los buques mercantes. Introduce requerimientos calificados para la provisión de una efectiva capacitación por parte de docentes y asesores, permitiendo flexibilidad en la asignación de tareas a bordo y ampliación de las oportunidades en carrera de los marinos.
- Código Internacional de Gestión de la Seguridad/International Safety Management Code : Proporciona una normativa para la seguridad operativa del buque y la prevención de la contaminación.
- Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad/International Code of Safety for High-Speed Craft: Trata sobre medidas aplicables a las naves de gran velocidad.
- Contrato de Fletamento/Freight Contract: Es el contrato por el cual el transportista (Armador) y el cargador o dueño de la mercadería convienen transportarla por agua.
- Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores./International Convention for Safe Containers. Este convenio tiene dos objetivos fundamentales:
  - Mantener la seguridad en el transporte y manipulación de los contenedores.
  - Facilitar el transporte internacional de contenedores unificando normas (excepto en los contenedores aéreos).
- Contenedor/Container: Caja de estructura larga y resistente que permite ser manipulada del buque a tierra y de allí al camión o ferrocarril. Esta se abre por un costado que permite ser cargada y estibar la mercadería dentro de ella. Sus medidas son de 20 o de 40 pies de largo.
- Cofferdam/Cofferdam : Espacio cerrado, estanco, convenientemente accesible y venteado, que tiene como finalidad separar dos compartimentos. No se lo usa ni para carga, ni para lastre o agua potable.
- Compañías Navieras/Shipping Companies: Propietarios, armadores y operadores de buques de la Marina Mercante.
- Convoy/Convoy: Es el conjunto formado por buques remolcadores o empujadores y los buques remolcados o empujados.

- Crujía/Centre longitudinal plane: Plano de simetría longitudinal que corre de proa a popa del buque.
- Derrota/Track: Senda, precalculada, para trasladarse con seguridad de un punto a otro en la navegación marítima.
- Derrotero/Sailing Directions or Coast Pilots: Publicaciones, que se utilizan como ayuda al navegación, en las que se describen detalladamente los puertos y áreas costeras.
- Desguace/Break up: Es el desarme de un barco o artefacto naval con intención de utilizar los materiales que lo conforman, para cualquier otro fin. En consecuencia, el buque pierde su condición técnica jurídica como tal.
- Desplazamiento/Displacement: Se basa en el principio de Arquímedes que dice que "todo cuerpo sumergido total o parcialmente en un fluido (agua, en nuestro caso) recibe un empuje vertical, hacia arriba, igual al peso del fluido desplazado por ese cuerpo". En consecuencia, por definición, el peso del agua desalojada se denomina Desplazamiento y se expresa en toneladas.
- Dársena o Dique/Basin or dock : Es a la obra de resguardo construida en los puertos y dispuesto para la carga y descarga de mercaderías, artefactos, máquinas, etc., de los buques.
- Edad del buque/Age of the ship: Es el período transcurrido desde el año de construcción que conste en los documentos de matrícula del buque.
- Elementos de Respeto/Spare parts: Son repuestos (obligatorios) para solucionar problemas que atenten contra la seguridad del buque y que pueden ser utilizados por el tripulante, como recursos existentes cuando se encuentren navegando alejados de los puertos .
- Elementos técnicos de juicio/Technical judgmental elements: Comprende los planos, cálculos, especificaciones técnicas, ensayos de materiales y pruebas que requieren las reglamentaciones específicas de la Prefectura, para el análisis de las condiciones de seguridad de los buques.
- Embarcación deportiva/Recreational vessels: Es la que no esta destinada a realizar actos de comercio, siendo utilizada única y exclusivamente con fines deportivos o recreativos.
- Empujador/Pushing tugboat: Toda embarcación provista de medios mecánicos de propulsión y de gobierno destinada por su construcción y dispositivos, a mover barcasas de empuje. Las barcasas cargadas con carga a granel (seca o líquida) son empujadas por potentes remolcadores y proveen un importante enlace entre los puertos oceánicos y fluviales.

- **Eslora Máxima/Length of a ship:** Entre los puntos más salientes de la proa y la popa del buque, representa la distancia longitudinal máxima de separación existente entre ellos. También se encuentra la eslora de flotación y la eslora entre perpendiculares que se utilizan en arquitectura naval.
- **Espacio de máquinas de un buque/Machinery Spaces:** Todos los que contienen las máquinas propulsoras, calderas, instalaciones de combustible líquido, máquinas de vapor y de combustión interna, generadores y maquinaria eléctrica principal, estaciones de toma de combustible, maquinaria de refrigeración, estabilización, ventilación y climatización, y espacios análogos, así como los troncos de acceso a todos ellos.
- **Estiba/Stowage:** Es la ubicación y sujeción de la mercadería en las bodegas buque. Esto se realiza de tal forma para que quede asegurada y evitar riesgos a la estabilidad del barco y a las otras cargas, durante la navegación.
- **Estribor/Starboard:** Es el costado derecho de un barco o embarcación observando hacia la proa. La banda de estribor, de noche, se encuentra indicada por una luz verde.
- **Faro/Lighthouse:** Estructura ubicada sobre un punto conspicuo de la costa, que tiene una luz potente que puede ser divisada a grandes distancias por barcos y que es utilizada como ayuda a la navegación, para demarcar la entrada a un puerto o un peligro costero.
- **Faros y Señales marítimas/Light List:** Publicaciones que se utilizan como ayuda a la navegación y contienen señales de niebla, faros, boyas, buques faros, balizas, radiofaros.
- **Flota/Fleet:** Grupo de buques que pertenecen al mismo armador, que operan en la misma zona o que pertenecen a la misma nación.
- **Franco Bordo/Freeboard:** Distancia vertical entre la cubierta corrida y el agua (plano de flotación), esta medición se efectúa al costado del buque. Como es notorio, cuanto más peso o carga se embarque en el buque, más se hundirá éste, disminuyendo su francobordo. En los buques mercantes se establece un francobordo mínimo obligatorio (legal) que le da al buque una reserva de flotabilidad, para el caso que si ocurriera cualquier siniestro, no se hunda rápidamente. La autoridad marítima expide un certificado donde indica dónde y cómo se deben colocar las marcas. Esta medida esta representada por el disco de Plimsoll, la línea de cubierta y las líneas que conforman el "peine" (tropical dulce, dulce, tropical, verano salada, invierno salada e invierno Atlántico norte), que debe estar marcado en ambas bandas en la sección media del buque. En consecuencia, finalizado el cargamento, el nivel del agua no debe llegar al disco para no incurrir en una contravención.

- Hidroala/Hydrofoil: Nave que en condiciones operacionales normales sustentan por encima de la superficie del agua fuerzas hidrodinámicas generadas por aletas de soporte.
- Individualización de los buques o artefactos navales/Identification of ships or naval craft: Se individualizan a los efectos legales, por su nombre, número y puerto de matrícula y tonelaje de arqueo.
- Instrumental Náutico/Nautical Instruments: Elementos que se utilizan para recabar información mediante la cual se realiza la navegación con seguridad. Ej.: Prismático, Anemómetro, Compás Magnético, Corredora, Radar, Girocompás, Radiogoniómetro, Sonda, Sextante, Cronómetro Marino, etc.
- Líneas de Base/Baselines: Se utilizan para medir el ancho del Mar Territorial. Estas son:
  - Línea de base normal: es la línea de la bajamar a lo largo de la costa. Reconocida en las cartas de navegación oficiales como la costa de un Estado.
  - Línea de base recta: es otra metodología que se utiliza para medir el ancho cuando hay accidentes costeros, deltas, aberturas profundas, escotaduras o franjas de islas a lo largo de la costa.
- Marina Mercante/Merchant Marine: Flota de buques realizan el transporte de mercaderías por el mar o río. Los buques de la Marina Mercante se dedican principalmente al Comercio Exterior, también existen numerosas tareas a las que efectúan los barcos. En algunos países con extensa línea costera, como la Argentina, los buques también ejercen el cabotaje.
- Manga/Breadth: Es la dimensión transversal que indica el máximo ancho del buque o embarcación. Medido desde el lado externo de la cuaderna.
- Mar Territorial/Territorial waters: Se extiende a partir de una distancia de 12 millas marinas a partir de la línea de base (línea costera, en términos generales). La Argentina posee y ejerce soberanía plena sobre el mar territorial, así como en su espacio aéreo, el lecho y subsuelo de dicho mar. En el mar territorial se reconoce a los buques de terceros estados el derecho de paso inocente, siempre que el mismo se practique de conformidad con las normas de derecho internacional y a las leyes y reglamentos que la República Argentina dicte en su condición de Estado Ribereño.
- Milla marina/Nautical mile: Dimensión de longitud igual a 1.852 metros ó 6.080 pies.
- Muelle/Quay, wharf : Es la estructura construida en aguas navegables que sirve para facilitar el amarre y/o desarriar de barcos y embarque y/o desembarque de mercaderías o pasajeros.
- Navegación/Navigation: Es la ciencia y el arte de dirigir un buque al puerto de destino con seguridad.

- Ciencia: porque se basa en un conjunto de principios que establecen las ciencias exactas entre otras, para poder efectuarla.
- Arte: porque se utiliza la interpretación de información de datos obtenidos en forma científicamente exacta y por los que brinda la experiencia marinera. Nunca una navegación es igual a otra por más que se utilice la misma derrota, siempre se encuentran variables diferentes y a veces impredecibles.
- Navegación Costera/Coastal Navigation: Es la navegación que se efectúa en condiciones que permiten situar el buque o embarcación por medios visuales, señales marítimas o puntos notables de la costa.
- Navegación Fluvial/River Navigation: Es la navegación que se efectúa en los ríos y rías.
- Navegación Lacustre/Lake Navigation: Es la navegación que se efectúa en lagos, lagunas y embalses.
- Navegación Marítima/Sea Navigation: Es la navegación que se efectúa en mares y océanos.
- Navegación Portuaria/Port Navigation: Es la navegación que se efectúa en el interior de los puertos y sus respectivas radas.
- Nudo/Knot: Velocidad expresada de una nave en millas marinas por hora. Forma de asegurar un elemento por medio de un cabo a una estructura, o dos cabos entre sí. ( Nudos básicos: ballestrinque, llano, as de guía por chicote, etc.)
- Paleta/Pallet: Plataforma de madera, a veces de metal, en la cual se estiba cajas, bolsas, cajones, etc.. La intención es agilizar por medio de ella, el manipuleo de la carga.
- Pasajero/Passenger: Toda persona que no sea el capitán, un miembro de la tripulación u otra persona empleada u ocupada a bordo.
- Perito Naval/Naval experts: Auxiliar en la justicia, en primera instancia, con una amplia gama de actividades relacionadas con el transporte por agua.
- Plano de flotación/Water plane: Plano transversal determinado por la superficie del agua que rodea al buque estando éste en reposo.
- Plazoleta/Port yard: Es el espacio descubierto alejado del muelle, donde se depositan mercaderías descargadas del buque y son operadas por las terminales portuarias o la Autoridad Portuaria.
- Practicaje y Pilotaje/Pilotage: Es el servicio público que se realiza a bordo de los buques por personal habilitado para asesorar al Capitán en navegación, maniobras y reglamentación en las zonas declaradas de practicaje o pilotaje obligatorio o facultativo.



- Practicaje: tareas que se realizan en puerto.
- Pilotaje: las que se efectúan en ríos, pasos y canales.
- Los prácticos o los pilotos, son Capitanes con experiencia y que deben rendir los exámenes habilitantes, según REFOCAPEMM.
- Popa/Stern: Sector trasero del barco o embarcación.
- Proa/Bow: Sector delantero del barco o embarcación.
- Puertos/Ports: Son los ámbitos acuáticos y terrestres naturales o artificiales e instalaciones fijas aptos para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia de buques o artefactos navales para efectuar operaciones de transferencia de cargas entre los modos de transportes acuático y terrestre o embarque y desembarque de pasajeros, y demás servicios que puedan ser prestados a los buques o artefactos navales, pasajeros y cargas. Se incluyen las plataformas fijas o flotantes para alijo o completamiento de carga.
- Puertos –Clasificación /Ports –Classification. Se clasifican:
  - Según la titularidad del inmueble: Nacionales, provinciales, municipales y privados.
  - Según su uso : Público y privado.
  - Según su destino: Comerciales, Industriales y recreativos.
- Puntal/Moulded Depth: Es la dimensión vertical que se mide a la mitad de la eslora. Esta es la altura desde el plano base, hasta su intersección de la cara superior de la cubierta corrida con el costado o banda del buque.  
Además, es la suma del Francobordo más el Calado.
- Rada/Road: Espejo de agua adyacente al puerto. Aquel cuenta con profundidad suficiente para que los buques puedan hacer espera cuando el puerto se encuentre congestionado, por operaciones de alijo o por alguna otra necesidad.
- Ribera/Shore Franja de costa adyacente a las aguas de los mares, ríos, o lagos, hasta la distancia interna que determinan las leyes vigentes.
- Señalización, Material de/Signals: Elementos que se utilizan para comunicarse o llamar la atención. Ej: Banderas del Código Internacional de Señales, Campana, Gong, Luz de Destello, Pito o Bocina, etc..
- SOLAS: Es el Convenio internacional fundamental relativo a la seguridad marítima relativo a la salvaguarda de la vida humana en el mar. El hundimiento del transatlántico Titánico fue el que origino la convocación de la Conferencia internacional de seguridad marítima en 1914 y que le dio origen a este convenio. Con el correr del tiempo se ha ido enmendando según los avances tecnológicos y las investigaciones de los sucesivos accidentes marítimos.
- Tripulación/Crew: Personal enrolado a bordo de un barco, excluyendo los pasajeros.

## II.2.- GLOSARIO GENERAL

- **Actividad recreacional:** aquella que la persona realiza en el escenario de su lugar de residencia o en su entorno inmediatamente accesible, en un tiempo reducido y con frecuencia fraccionado por las implicancias de la vida cotidiana. ( Mantero, 2001 ).
- **Actividad turística:** aquella que la persona realiza en el escenario de su elección, destino distante de su lugar de residencia, del ámbito de su cotidianidad, en tiempo libre más amplio y necesariamente continuo, sin implicancias habituales. ( Mantero, 2001 ).
- **Conservación:** es el uso y manejo racional del ambiente en tanto dicha utilización no lo degrade ni sea susceptible degradarlo. ( Ley 7343, de la Provincia de Córdoba. Principios rectores para la conservación, defensa y mejoramiento ambiental ).
- **Contaminación ambiental:** es la presencia en el ambiente del cualquier agente físico, químico o biológico, o una combinación de varios de ellos, en lugares, formas y concentraciones tales que sean o puedan ser nocivos para la salud, seguridad o bienestar de la población, o perjudiciales para la vida animal o vegetal, o impidan el uso y goce normal de las propiedades y lugares de recreación. ( Ordenanza Municipal 33.291 del 30/12/76. Control de la Contaminación Ambiental. ).
- **Contaminación marina:** introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o de energía en el medio marino, cuando produzca o pueda producir efectos nocivos, tales como: daños a los recursos vivos o la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas incluidas la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua para su uso y menoscabo de los lugares de esparcimiento. ( Tratado de los Derechos del Mar- Artículo 1. Naciones Unidas )
- **Contaminante:** cualquier agente físico, químico o biológico capaz de producir contaminación ambiental. ( Ordenanza Municipal 33.291 del 30/12/76. Control de la Contaminación Ambiental. ).
- **Desarrollo sostenible:** Es la explotación de los recursos naturales sin comprometer la preservación de los mismos, para el mejoramiento de la calidad de vida de la población mundial y de las generaciones venideras. ( García Arguijo, Alejandro R., 1994 ).
- **Ecosistema:** Es la unidad natural conformada por las comunidades de la flora y la fauna que interaccionan entre sí y con el medio abiótico en que habitan. ( García Arguijo, Alejandro R., 1994 ).
- **Ecoturismo:** es el turismo dedicado al disfrute de la naturaleza, de forma activa, con el objetivo de conocer e interpretar los valores naturales y culturales existentes en estrecha

interacción e integración con las comunidades locales y con un mínimo impacto en los recursos; sobre la base de apoyar los esfuerzos dedicados a la preservación y manejo de las áreas naturales donde se desarrolla, o aquellas prioritarias para el mantenimiento de la biodiversidad ( Congreso Mundial sobre Ecoturismo, Bélize, 1992 ).

- **Medio ambiente:** es la resultante de la interacción entre individuos de igual o diferente especie y su entorno físico, con la capacidad de provocar modificaciones en los niveles de organización y funciones de las especies, incluida la sociedad humana. ( García Arguijo, 1994 ).
- **Recurso natural,** es la unidad natural valorable ( atractiva, apta y accesible ), actual o potencial, susceptible de constituirse en oportunidad, escenario y paisaje de la actividad turística y recreacional. ( Mantero, 2002 )
  - Atractividad: es la condición emergente de la cualidad del recurso o de la unidad considerada, en su capacidad de suscitar interés, de inducir disposición de conocerle, de impulsar el traslado para su disfrute.
  - Aptitud: es la condición emergente del estado del recurso o de la unidad considerada, en su capacidad de uso para la actividad turística o recreativa.
  - Accesibilidad: es la condición emergente de la ubicación y de la puesta en uso y actividad del recurso o de la unidad considerada en su capacidad de admisión vial, económica y social.
- **Recurso paisajístico:** unidad de paisaje valorable ( visible, aprehensible, estimulante ) susceptible de conformar la imagen de un territorio para fruición de las personas. ( Mantero, 2001 )
- **Recursos Turísticos:** naturaleza y cultura, bases sobre la que se sustenta y se desarrolla la actividad turística y que, por extensión, puede incluir ámbitos y oportunidades recreativas. ( Mantero, 2001 )
- **Tiempo libre:** modo de darse el tiempo personal que es sentido como libre al dedicarlo a actividades autocondicionadas de descanso, recreación y creación para compensarse y en último término afirmarse la persona individual y socialmente ( Munne, 1983 )
- **Turismo de aventura:** modalidad de turismo en el que el turista participa de manera activa en el conocimiento ( descubrimiento ) del territorio visitado. A diferencia del turismo ecológico, la naturaleza es el elemento pasivo, siendo descubierta por el turista. Suele ir acompañado por actividades deportivas en cierto modo arriesgadas. ( Casillas Bueno y otros, 1995 ).
- **Turismo alternativo:** se constituye en una modalidad del turismo que surge a raíz de las nuevas demandas turísticos recreativas de los individuos. Su diferencia con las prácticas tradicionales es, fundamentalmente, la integración de la actividad con el paradigma de desarrollo sostenible, a través de conservación de los recursos naturales, la revalorización del Patrimonio cultural y la mejora en la calidad de los servicios.

Este modelo, surge en contraposición al modelo de turismo masivo a partir de la opción de productos turísticos no tradicionales. Donde se rescata el ambiente natural y cultural como el elemento principal de la vivencia de ocio. Lo que implica por un lado compatibilizar la conservación los recursos turísticos existentes con el desarrollo turístico. Por el otro, procurar la calidad de la experiencia recreativa a través de la integración con la comunidad residente del destino turístico. (Bertoni, 2002 )

- **Turismo ambiental:** es un turismo eminentemente formativo y educativo. La oferta se centra en el reconocimiento e interpretación de la flora, fauna, geomorfología del paisaje, economía y de tradiciones y de culturas locales. ( Gil, 1994 ).
- **Turismo deportivo:** se caracteriza por la práctica de actividades nuevas ( actividades-aventura ), que exigen esfuerzo físico del turista y en ocasiones implican cierto riesgo. ( Gil, 1994 ).
- **Turismo ecológico:** modalidad de turismo en el que la naturaleza es el principal protagonista en las actividades de ocio. Entre esta actividades podemos incluir la observación ( no científica ) y el disfrute del medio natural ( Casillas Bueno y otros, 1995 ).

## II.3.- CONCEPTUALIZACIÓN

### II.3.1.- DEFINICIÓN DE PUERTO

Se denomina puerto "al ámbito espacial que comprende, por el agua: los diques, dársenas, muelles, radas, fondeaderos, escolleras y canales de acceso y derivación; y por tierra: el conjunto de instalaciones, edificios, terrenos y vías de comunicación indispensables para la normal actividad y desarrollo de la navegación".<sup>2</sup>

Otra definición de puerto indica que son "espacios delimitados estratégicamente situados en costas marítimas, fluviales o lacustres, dotados de infraestructura, instalaciones y personal adecuado para la realización de las operaciones relacionadas con el tráfico marítimo de personas y mercancías."<sup>3</sup>

Según Blasco<sup>4</sup>, los puertos pueden ser naturales o artificiales, pero para ser considerados como tal, es necesario que presten una serie de servicios a los barcos que atracan, estos son:

- **Estación marítima:** albergan los servicios de facturación, policía, aduanas, sanidad, sala de espera y los servicios propios de este medio, como son auxilio en alta mar y meteorología.
- **Servicios de abastecimiento:** son aquellos que satisfacen los requerimientos de los buques, como por ej.: combustible, electricidad, agua, provisiones, estibadores, almacenes, silos, frigoríficos, etc.
- **Astilleros:** construcción, mantenimiento o reparación de los barcos.
- **Protección y atraque:** construcciones de rompeolas o diques de abrigo (separan la parte abrigada del puerto, del mar abierto, y son los que protegen a los barcos de las inclemencias climáticas); muelles (destinados al amarre de los barcos); dársenas (superficies de agua abrigada dentro del puerto, protegidas por rompeolas), bocanas (son las puertas de acceso a los puertos), entre otras.

Todos estos servicios van a estar en función del volumen y el tipo de tráfico del puerto.

---

<sup>2</sup> Abeledo-Perrot, "Código de Comercio de la República Argentina", Buenos Aires, Argentina, Ediciones Artes Gráficas Candil S.R.L, Décimaquinta Edición, 1989, p.332

<sup>3</sup> Fernández Gómez, Carmen y Blanco Castro, Ana, "Producción y venta de servicios Turísticos en Agencias de Viajes", Madrid, España, Editorial Síntesis S.A., 1996, p. 183

<sup>4</sup> Blasco, Albert, "Turismo y Transporte", Madrid, España, Editorial Síntesis, S.A., 2001, pp. 112-113.

### II.3.2.- CLASIFICACIÓN DE LOS PUERTOS

- Según la titularidad del inmueble: Nacionales, provinciales, municipales y privados.
- Según su uso : Público y privado.
- Según su destino: Comerciales, Industriales y Recreativos.

### II.3.3.- TRANSPORTACIÓN ACUÁTICA<sup>5</sup>

La navegación acuática es el conjunto de actividades conducentes a gobernar el movimiento de una embarcación. Puede clasificarse en:

#### II.3.3.1.- *Transportación marítima*

- *De servicio regular*: tiene rutas e itinerarios fijos, para transporte de pasajeros, sean o no turistas.
- *Cruceros*: exclusivos para turistas, con visitas a puertos que cuentan con atractivos para ellos; en la mayoría de los casos tienen como destino final el mismo punto de partida.
- *Transbordadores*: para el transporte de pasajeros y de vehículos, uniendo puertos a distancias relativamente cortas.
- *Embarcaciones deportivas y de recreo*: para la práctica de deportes acuáticos.

#### II.3.3.2.- *Transportación fluvial*

- *De servicio regular*: tiene rutas e itinerarios fijos, para transporte de pasajeros, sean o no turistas, a lo largo de ríos navegables.
- *De servicio turístico*: con rutas e itinerarios fijos, exclusivos para turistas, con visitas a puertos de interés.
  - *Con navegación dentro de los límites de la ciudad*: este sistema se encuentra muy comercializado en las ciudades importantes que disponen de un buen curso de agua. Se trata de un "sightseeing" enriquecido con la experiencia de la navegación por el río. Las embarcaciones disponen, generalmente, de gran confort.
  - *Excursión de más largo alcance*: es el caso de los cruceros que se realizan por varios días, visitando ciudades de uno o varios países. A modo de ejemplos pueden citarse, en Europa, el Rin, en el continente americano, el Misisipí y el Amazonas, en Africa, el Nilo.
  - *Botes deportivos y recreacionales*: para la práctica de deportes náuticos.

---

<sup>5</sup> De la Torre, Francisco, "*Agencias de viajes y transportación*", Cuarta Edición, México, D.F. México, Editorial: Trillas, 1990, pp. 197-200

#### *II.3.3.3.- Transportación lacustre*

- *De servicio regular:* de recorridos fijos, conectando poblaciones ubicadas a la orilla de un lago.
- *De servicio turístico:* con rutas e itinerarios únicamente para grupos de turistas.
- *Lanchas deportivas y de recreo:* para la práctica de los deportes acuáticos.

## **CAPITULO 1.-**

# **EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y TRANSFORMACIONES PRODUCIDAS EN EL TRANSPORTE ACUÁTICO**



## 1.1.- EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA NAVEGACIÓN

Los espacios acuáticos representaron en todo tiempo y lugar una vía de comunicación y una fuente natural de aprovechamiento económico.

Desde hace más de 40.000 años, el hombre utilizó alguna forma de transporte marítimo como medio de subsistencia y para desplazarse de una isla a otra. Los pueblos que se han desarrollado en las cercanías del mar, no solo lo han concebido como medio de sustento sino también como un lugar donde era posible la comunicación.

La pesca debió ser para las poblaciones costeras, no sólo el primer estímulo para la navegación, sino también junto con la sal, la primera ocasión de intercambio con las tribus agrícolas del interior.

Mientras las condiciones técnicas eran precarias, difícilmente pudo arriesgarse la navegación en alta mar, de allí la marcada tendencia a la navegación costera, o a lo sumo de isla a isla. Tales circunstancias marcan la íntima relación entre el ejercicio de la navegación y los aportes tecnológicos que, al dotarla de nuevos elementos, le brindaron también mayores posibilidades.

A partir de siglo XIX la aplicación de la máquina a vapor al transporte marítimo sirvió al desarrollo comercial, a la expansión económica de los países europeos y a la formación de sus imperios coloniales durante el siglo XIX, que constituyó la época dorada del transporte marítimo. Nacen, entonces, importantes compañías británicas que unen a Europa con el resto del mundo.

Según lo esbozado por Berlingieri<sup>6</sup> la revolución industrial nos marca dos épocas o períodos perfectamente diferenciados, estos son:

### 1.1.1.- PERÍODO DE LA NAVEGACIÓN A VELA

En el período de la "economía aislada", en gran medida coincidente con esta etapa, prevaleció la "economía cerrada" ( doméstica, ciudadana y nacional ). El intercambio internacional constituyó una excepción, y sólo materializarse por medio de pequeñas embarcaciones que difícilmente se hallaban en condiciones de afrontar una navegación en mar abierto; se navegaba en grupos y en uno o dos períodos del año; largas estadías en los puertos caracterizaron esta etapa.

Los grandes descubrimientos geográficos y la primera colonización transoceánica provocaron ciertas modificaciones, pero la técnica de la navegación, no experimentó cambio sustanciales. Los buques eran de madera, el elemento de propulsión siguió siendo la conjunción del viento y velamen; los viajes eran extensos en el tiempo y la carencia de una infraestructura de apoyo convertían cada expedición en una especie de aventura.

---

<sup>6</sup> Berlingieri, Francesco, *"Verso l'unificazione del Diritto del Mare"*, t. I, Roma, 1918, p. 282; t. II, Génova, 1933, pp. 14-19.

### 1.1.2.- PERÍODO MODERNO

A mediados del siglo XIX, los adelantos tecnológicos introdujeron una importante transformación en la industria naval. El uso del hierro y el acero en reemplazo de la madera hizo de los cascos objetos resistentes para surcar cualquier espacio acuático. Este hecho brindó mayor seguridad a la navegación por la duración, resistencia e impermeabilidad de aquellos materiales. Posibilitó embarcaciones más veloces y de mayores dimensiones. La autonomía de propulsión permitió escoger las rutas más convenientes; la implantación de servicios regulares; la navegación continuada y no circumscripita a uno o dos períodos en el año.

A su vez los buques adquirieron gran valor económico, por su tamaño y velocidad a diferencia de los de la Edad Media, mientras que por otro lado aumenta el riesgo de económico del armador, que se cubre con el seguro. Se debieron implementar nuevas modalidades crediticias susceptibles de agilizar y favorecer las transacciones.

Este período, del "comercio internacional libre", se inicia después de los grandes descubrimientos geográficos y de la primera colonización transoceánica, pero no alcanza su pleno desarrollo hasta el siglo XIX, luego de la aplicación del vapor y la electricidad.

La utilización de medios modernos de comunicación y la mayor rapidez de los viajes determinaron nuevas formas de organización:

- La legislación social influyó también en la antigua regulación de los derechos y obligaciones emergentes del contrato de ajuste.
- La especialización de las tareas a bordo generó las diversas secciones laborales en función de las cuáles se habrían de estructurar las primeras organizaciones sindicales vinculadas a la labor marítima.
- El avance técnico dio vida a nuevos institutos, transformó en mayor o menor medida los existentes y marginó otros que se mostraban incompatibles con las incipientes modalidades.

La mayor intensidad del tráfico marítimo tornó a su vez necesario dar solución a nivel internacional, a los cada vez más frecuentes conflictos de leyes y jurisdicciones. Esta etapa del desarrollo de la navegación exigió nuevas soluciones jurídicas, pues la introducción del vapor revolucionó la técnica, pero no implicó paralelamente la evolución del Derecho Marítimo, sino el reemplazo del sistema mediterráneo, como fuente tradicional de regulación, por el derecho anglosajón.

### **1.2.- TENDENCIAS ACTUALES: LA ERA DE LA CONCENTRACIÓN Y LA COOPERACIÓN**

Luego de una época marcada por los sobresaltos económicos y el surgimiento de un nivel de competencias desconocido hasta entonces, la década del noventa se perfilaba como la de consolidación de nuevas modalidades de agrupamiento entre las empresas aéreas con el fin de subsistir en la industria. Durante esta década se popularizan las "alianzas

estratégicas", los megacarriers, las absorciones y fusiones tuteladas por las empresas libres, y modalidades operativas como los códigos compartidos, tanto el orden interno como internacional.

En el transporte acuático se da el mismo efecto, la era de las megaempresas, que en el transporte aéreo se da a mediados de la década del noventa, en el transporte acuático se da a partir del año 1999/2000, que se unen las empresas de cruceros y conforman las mismas.

A partir del año 2000, período de los **megacruceros y megaempresas**, la tendencia viene marcada por la construcción de barcos más grandes y cada vez más lujosos, capaz de albergar alrededor de 4000 pasajeros.

Se producen fusiones entre las principales compañías navieras, que llevan a la concentración horizontal de la oferta en pocas empresas, como consecuencia de un proceso de constante adaptación a un entorno cambiante. Tal es el ejemplo, en el año 2001, entre la compañía Royal Caribbean y la Princess Cruises de la P&O, que junto con la Carnival Cruises, pasan a manejar el 65% de mercado total de los cruceros. Cualquier incidente relevante que ocurra a nivel mundial puede afectar esta industria, tal fue el caso de la última crisis que fue originada por los atentados terroristas ocurridos en los Estados Unidos en septiembre de 2001.

Luego de los ataques terroristas, la Organización Marítima Internacional ha encarado la tarea de hacer una revisión de las medidas y procedimientos vigentes adoptados para combatir los actos de violencia o criminales en el mar que amenacen las vidas humanas o la integridad de los barcos. Seguidamente, en la "Conferencia sobre Seguridad Marítima" que se realizó en diciembre de 2002, se propusieron nuevas regulaciones para mejorar la seguridad de los puertos y barcos, a fin de prevenir y eliminar el riesgo de que se conviertan en objetivos del terrorismo internacional

Estos ataques que tuvieron como blanco a la ciudad de Nueva York, han provocado una de las mayores crisis del turismo, principalmente en el sector del transporte aéreo como también en los cruceros, en los hoteles, en el sector de turismo de negocios, con consecuencias en todo el conjunto de prestadores de servicios implicados.

### 1.3.- INNOVACIONES TECNOLÓGICAS EN EL TRANSPORTE ACUÁTICO

Se plantea una tendencia a la construcción de buques con porte mayor. Existe un proyecto de construcción de un barco al que se lo denomina "ciudad flotante" que tendría una capacidad de 7.500 personas <sup>6</sup>. Este incremento en el tamaño de los barcos, por un lado, impedirá que crucen el Canal de Panamá. Por otro, hará que se incrementen las inversiones requeridas por las instalaciones portuarias. Además se creará una competencia

---

<sup>6</sup> Organización Mundial Turismo, "Turismo: Panorama 2020. Avance actualizado", Madrid, España, Editorial: Organización Mundial del Turismo, 1999, p. 34.

mayor con los resorts en tierra ( por ejemplo, algunos de estos navíos incluirán mini golfs, aquariums y pistas de patinaje sobre hielo ).

Con respecto a los proyectos de buques de crucero del siglo XXI, Arturo Paniagua<sup>7</sup> nos plantea que los mismos siguen dos vertientes:

- Buques que sólo aportan escala al negocio: sin cambiar los esquemas vigentes durante el siglo XX, como el del astillero japonés Nipón Kokan, que desarrolló el concepto MACS ( Multi Activity Cruise Ship ), basado en un casco semicatamarán de 54 metros de manga, sobre el que construirá una superestructura en forma de "U", de manera tal que todos los camarotes tendrían luz natural, con vistas al mar o a un jardín interior. La forma del casco además de mejorar la eficacia propulsora, serviría para alojar una marina interior, dotada de compuerta, con muelle flotante que permitiría la práctica de todo tipo de deportes náuticos.
- Diseños que apuntarán a nuevos nichos de mercado: uno de los mercados más prometedores es el **inmobiliario**. El condominio aparece como la fórmula más probable de gestión de estos buques. A modo de ejemplo puede citarse al "ResidenSea", se trataría de un buque de 85.000 TRB ( Toneladas Registro Bruto ), en el que sus armadores venden departamentos de hasta 297 m<sup>2</sup> ( tres camarotes con baño, cocina, comedor y terraza con jacuzzi ) como si se tratara de un bloque de viviendas de superlujo. El propietario debería además abonar los gastos comunes, es decir combustible, luz, limpieza, etc. Las tres últimas cubiertas del buque están ocupadas por el ResidenSea, un complejo de 16.200 m<sup>2</sup> en el que se encuentran siete restaurantes, un casino, bares, cines, teatro y sala de conciertos. Además de los departamentos en propiedad, también existirían otros disponibles para visitantes.
- Otros apuntan al **entretenimiento a bordo**, no como complemento sino como un fin en sí mismo. tal es el caso del "Super Bowl", del diseñador inglés McNeece, se trataría de una isla flotante dotada de un complejo polideportivo donde se podrían realizar todo tipo de eventos deportivos de primera magnitud, como boxeo, tenis, básquet. También, alternativamente conciertos de rock, música clásica o convenciones. El buque tendría alrededor de 240.000 TRB, 427 metros de eslora y 360 de manga, cuya superestructura tendría forma piramidal. Los pasajeros se transportarían en los buques con servicio directo desde tierra, o por medio de helicópteros.
- **Paraísos Fiscales Flotantes**: tal es el objetivo del proyecto estadounidense "Freedomship" que sería un destino en sí mismo. Las dimensiones aproximadas serían 1.320 metros de eslora, 180 de manga y 100 de puntal, con una velocidad máxima de 10 nudos. Constataría de 20.000 departamentos para 85.000 residentes, que vivirían pagando impuestos muy reducidos. El acceso a bordo se realizaría por un aeropuerto situado en cubiertas superiores o por medio de una marina situada a popa del buque. A bordo existirían hospitales, una universidad y un campo de golf.

---

<sup>7</sup> Paniagua Mazorra, Arturo, "Buques de Crucero del año 2000", Madrid, España, Agualarga Editores S.L., 1998, pp. 175-177.

Estos proyectos tienen problemas que tornan dudosa su realización:

- *Financiación:* cualquiera de estos buques cuesta por encima de los U\$S1.000 millones. Es muy complicado obtener los fondos, y lograr plazos de amortización aceptables, sin subsidios estatales.
- *Técnicos:*
  - no existe en la actualidad un dique de más de 150 metros de manga, capaz de recibir a un buque de éstas dimensiones.
  - la maniobrabilidad sería prácticamente nula, aunque no sería gran problema ya que con su enorme calado, tampoco podrían acercarse a la mayoría de los puertos y escalas de cruceros.
  - Para su propulsión, se necesitarían alrededor de 6 veces la potencia instalada actualmente en los grandes buques existentes.

A pesar del auge que ha tenido el transporte aéreo comercial, el transporte de turistas por vía marítima sigue siendo, sin embargo, importante para archipiélagos y las islas cercanas. Este tráfico de corta distancia se ha mantenido sin dificultades, puesto que los progresos técnicos han permitido acelerar la velocidad de rotación de los barcos con la instalación de transbordadores y navíos de gran velocidad (NGV), e incluso han asegurado el transporte de un número mayor de vehículos.

A este tráfico se añade el de los cruceros, que no sólo constituyen un medio de transporte, sino también un producto turístico completo que no ha dejado de diversificarse desde hace varios años debido al establecimiento de precios más accesibles y a la multiplicación de los cruceros temáticos. Actualmente, aproximadamente 280 buques recorren los diferentes mares del mundo.

En el mundo, el número de personas que hacen cruceros ha pasado de 500.000 en los años setenta a cerca de 10 millones actualmente, de los que más de 6 millones provienen de Estados Unidos.<sup>8</sup>

No cabe duda que este producto es muy sensible a los acontecimientos sociales, políticos y económicos mundiales, y cualquier inestabilidad imperante en éste hace que la demanda caiga considerablemente. Tal es el caso de la crisis petrolera del Golfo y los conflictos de Oriente que han afectado gravemente al mercado de los cruceros durante el verano de 1991, lo cual impulsó a algunos armadores a dirigirse a otros mercados. Otro caso es el mencionado anteriormente, el ataque terrorista que sufrió los Estados Unidos, en New York el 11 de septiembre de 2001.

---

<sup>8</sup> Mesplier, Alan y Bloc-Duraffour, Pierre, "Geografía del Turismo en el Mundo", Editorial Síntesis, S.A., 4ª Edición, Madrid, España, 2000, p. 48.

#### 1.4.- BREVE EVOLUCIÓN DE LOS PUERTOS EN EL MUNDO<sup>9</sup>

En el pasado los puertos eran comúnmente administrados por el Estado según lineamientos de la Administración Pública. En la actualidad esto sigue ocurriendo en los países en desarrollo, donde los puertos e instalaciones están bajo su jurisdicción y cumplen con una serie de objetivos sociales y políticos, como la seguridad nacional, la contribución al presupuesto, la generación de empleos públicos, entre otros y de esta manera dejan de tener en consideración su función de servicio al comercio y al transporte.

En este contexto se genera un cuasi monopolio donde la competencia portuaria no existe y por este motivo la demanda de servicios portuarios no la determina el mercado, sino las decisiones administrativas. Los administradores de estos puertos estatales actúan con criterio de funcionario en lugar de empresarios.

El comercio y el transporte se sitúan en un marco competitivo y por este motivo, los puertos para poder sobrevivir y desarrollarse necesitan más libertad y responsabilidad para adaptarse a las nuevas exigencias imperantes en el mercado.

Las diferentes etapas que presentaron los puertos a través del tiempo, hasta llegar a nuestros días se pueden dividir en tres generaciones, estas se describen a continuación.

##### 1.4.1.- PUERTOS DE PRIMERA GENERACIÓN

Hasta la década del sesenta, los puertos eran simplemente interfases para el transbordo de cargas entre el transporte terrestre y el acuático. La gestión portuaria, generalmente a cargo del estado, tiene la tendencia a restringir las actividades de los puertos, solamente limitándola a la carga, descarga, almacenamiento y algunos servicios de ayuda a la navegación. Este alcance limitado en las actividades de los puertos han hecho que se organizaran en forma aislada, propiciando tres aspectos principales:

- Los puertos estaban aislados de las actividades del transporte y del comercio. Además de disfrutar de una situación de monopolio y de preocuparse muy poco de las necesidades de los usuarios, disponían de sus propios sistemas de información, documentación y estadística.
- Se los consideraba como un reino independiente, ya que se pone de manifiesto el aislamiento en relación al municipio en que está enclavado. Raramente se buscaba cooperación y cada uno aplicaba por separado su propio plan de desarrollo. Por otra parte esto poseían actividades potencialmente más fuertes en comparación con otras locales, lo que permitía que se pudieran constituir en entidades independientes.
- Las diferentes actividades del puerto o de las empresas que en él trabajaban estaban aisladas unas de otras, esto significa que a nivel comercial nunca obraban al unísono. La productividad no era elevada y el movimiento de la carga era lento. Los usuarios

---

<sup>9</sup> Mazondo, José O., *"El nuevo rol de los puertos argentinos"*, Buenos Aires, Argentina, Ediciones Poligrafik Proamar, 1996, pp. 17-22.

estaban más familiarizados con determinados sectores de los distintos servicios portuarios que con el puerto en su totalidad.

**"Los puertos de Primera Generación eran entidades generalmente estatales, aisladas, burocráticas, no comerciales que solamente servían para permitir el traspaso de las cargas de los medios terrestres a los acuáticos, es decir, cargar, descargar y almacenar las mercaderías".**

#### 1.4.2.- PUERTOS DE SEGUNDA GENERACIÓN

En esta instancia los gobiernos, las administraciones portuarias y las empresas que prestan servicios portuarios tienen una visión más amplia de las funciones de los puertos. La comunidad portuaria en general participa de las decisiones y actúa como órgano natural de control.

Se producen una serie de cambios ya que los puertos son considerados como "Centros de Servicios al Transporte, a la Industria y al Comercio", entonces los "usuarios" pasan a ser "clientes" y el criterio de "funcionario portuario" por el de "empresario portuario".

Los puertos ofrecen a sus clientes servicios industriales o comerciales que no guardan relación directa con la actividad tradicional de carga y descarga. Se diversifican los servicios secundarios a los buques y a las cargas, tales como embalaje, empaque, control de calidad, control de stock, astilleros, talleres de reparaciones navales, industrialización de materias primas, manufacturas de productos semiterminados y terminados ( industrias siderúrgicas, metalúrgicas, petroquímicas, alimenticias, etc. ), centros de informática, financiamiento bancario y centros de negocios integrales.

En la Gestión Administrativa se observa que se produce una relación más estrecha con las empresas de transporte, de comercio y de industrias así como con el municipio. De esta manera las actividades se van haciendo más integradas.

La Gestión Operativa deja de ser exclusividad del Estado para ser transferida al sector privado, esto es debido a las nuevas necesidades operativas del transporte, surgiendo así las "terminales portuarias", que son centros operativos altamente especializados, con equipamientos, tecnologías y sistemas informáticos específicos no solo para brindar eficientes servicios a los buques y a las cargas, sino para la industria y el comercio en forma integral.

**Los puertos de Segunda Generación son considerados como "Centros de Servicios al Transporte, a la Industria y al Comercio".**

### 1.4.3.- PUERTOS DE TERCERA GENERACIÓN

A partir de la década de los ochenta y debido a la difusión mundial de la contenedorización en gran escala y el intermodalismo, combinados con las necesidades crecientes del comercio internacional, es que surgieron este tipo de puertos. Se observa un cambio de actitud en la gestión administrativa, en lo referente a políticas de explotación y desarrollo. Hay un cambio de actitud en cuanto se refiere a la gestión portuaria, pasando a una participación más activa en el proceso global del comercio.

La estrategia de éstos consiste en buscar la manera de informar a compradores y vendedores, interconectarlos, facilitar las formas para que el negocio se realice y la mercancía se transporte. El puerto de Nueva York - Nueva Jersey en los Estados Unidos, con su World Trade Center, es un ejemplo de éstos puertos.

Con la aparición de éstos no cesaron las actividades de los servicios tradicionales, sino que aparecieron otros como, servicios logísticos e informáticos que hacen a la industria, al comercio y a la distribución. Es decir que intervienen de forma más activa en la economía de la región.

La Gestión Administrativa es autónoma, dinámica, comercialmente competitiva y una gestión operativa moderna y eficiente.

**"Los puertos de Tercera Generación se han transformado en centros integrados de transporte y plataformas logísticas para el comercio internacional"**



La evolución puede sintetizarse en el siguiente cuadro:

***Cuadro 1: Generaciones de puertos***

<b>Gestión Portuaria</b>	<b>Primera Generación</b>	<b>Segunda Generación (a partir de 1960)</b>	<b>Tercera Generación (a partir de 1980)</b>
<b>Administración Política</b>	Estatal. Centralizada. Organización aislada.	Descentralizada. Participativa de los sectores. Políticas con criterio comercial.	Se observa un cambio de actitud hacia una política portuaria con criterio de desarrollo económico regional. Activa participación en el proceso económico regional. Mayor hincapié en la investigación, estudios y programas de desarrollo para captar nuevos mercados. Programas de promoción del comercio y del transporte. Apoyo al desarrollo de centros integrados de informática. Mayor control del medio ambiente.
<b>Administración Técnica</b>	Ejercida por funcionarios públicos escalafonados. Decisiones restringidas por reglamentaciones de la administración pública. Oferta pasiva de servicios primarios. Tarifas presupuestadas y con criterio recaudador para mantener el sistema.	Gerenciamiento especializado. Autonomía patrimonial y financiera. Decisiones con criterio estratégico-comercial. Integración Puerto-Municipio-Usuarios-Clientes. Oferta activa de servicios.	Se mantiene el criterio de los Puertos de Segunda Generación.
<b>Operativa Primaria</b>	Explotación a cargo del Estado. Monopública. Burocrática. Regulada. Escasa participación privada. Bajo índice de rendimiento. Baja productividad.	Privatizada. Altamente especializada. Competitiva. Eficiente. Desregulada. Alto índice de rendimiento. Nuevo concepto de "Terminal Portuaria".	
<b>Operativa Secundaria</b>	No existe.	Industriales. Manufactureros. Comerciales.	Se integran nuevos servicios: -financieros. -Sistemas informáticos integrados. -Convenciones y Exposiciones internacionales.
<b>Consecuencias</b>	Costos portuarios elevados. Ineficiencia en la prestación de servicios. Escasa inversión en infraestructura, equipamientos y maquinarias. Divorcio entre el puerto, el comercio y el transporte.	Bajos costos portuarios. Centros de servicios de transporte, producción y comercio. Inversión privada en infraestructura, equipamiento y maquinarias.	El puerto se transforma en un módulo dinámico al servicio de la economía regional.

Fuente: Mazondo, José O., *"El nuevo rol de los puertos argentinos"*, Buenos Aires-Argentina, Ediciones Poligrafik Proamar, 1996, pp. 23.

## 1.5.- TENDENCIAS MUNDIALES DE LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

El transporte, importante pilar de la globalización ha facilitado la compra y venta de mercaderías, materias primas y componentes en casi todos los lugares del mundo. En este contexto el transporte marítimo ha desarrollado un importante papel en el intercambio de mercaderías voluminosas y de valor relativamente bajo.

Las tendencias que se están manifestando en la industria del transporte marítimo son las siguientes:

- *Integración de líneas*  
La mayor parte de las alianzas, fusiones y otros procedimientos de concentración están siendo motivadas por tres objetivos principales:
  - Reducir los costos unitarios mediante aumentos de productividad y economías de escala.
  - Lograr un mayor dominio de los mercados, a fin de incrementar los ingresos.
  - Reducir los niveles de riesgo.
- *Concentración de servicios portuarios*  
Las alianzas de líneas navieras agrupan la demanda de servicios portuarios y de operaciones de transbordo de varios transportistas. Sólo los puertos que puedan adaptarse a las nuevas exigencias de mercado podrán convertirse en centro de concentración de cargas.
- *Innovación Tecnológica*

Esta se manifiesta principalmente por la contenedorización cada vez mayor de la carga y en la tendencia a utilizar buques cada vez más grandes. En los puertos ésta se manifiesta en la modernización del equipamiento, en la prestación de los servicios de valor agregado y en la utilización de tecnologías de punta en materia de informática y comunicaciones.

- La contenedorización, homogeneizó la carga en general, y junto con los avances de las telecomunicaciones y de la informática, fue el responsable de todos los cambios que posteriormente siguieron en el transporte marítimo y también en los demás modos de transporte. Con la utilización del contenedor se pudo reducir sustancialmente el tiempo de la carga en los puertos.
- Grandes buques portacontenedores, con gastos de funcionamiento similares, los buques post-panamax pueden transportar un 40% o un 50% más de contenedores que un buque panamax.
- La innovación portuaria y los puertos de cuarta generación: las alianzas mundiales de los propietarios de portacontenedores han dado lugar al uso de buques más grandes, al desarrollo de las redes de alimentación con puertos pivote y a una permanente demanda por una productividad más alta y tarifas más bajas. Esto también ha dado lugar a la aparición de las compañías multipuertos, las cuales operan docenas de terminales alrededor del mundo. Con la expansión internacional de los operadores de terminales y

de las líneas navieras, es cada vez más frecuente tener terminales portuarios interconectados. Los progresos en las comunicaciones y tecnologías de información permiten que los operadores de terminal aumenten su productividad con una mejor planificación que reduce el tiempo de permanencia del buque en puerto. Estos terminales pueden considerarse como los puertos de cuarta generación, en la medida que suministren recursos comunes con sistemas administrativos y operativos normalizados.

- *Expansión del sistema de transporte multimodal:* los sistemas multimodales favorecen los procesos de concentración de cargas en puertos centrales y han reducido el número de puertos de recalada de las compañías navieras.

### 1.5.1- IMPACTOS DE LAS NUEVAS TENDENCIAS

Estas han tenido repercusiones notables en el funcionamiento tanto del comercio internacional como del transporte marítimo y de los puertos, entre las cuales podemos señalar:

- Propensión a promover las alianzas.
- Debilitamiento de las conferencias.
- Expansión de los transportistas hacia mercados secundarios.
- Homogeneización de los servicios y mayor satisfacción de la demanda.
- Reducción de costos y fletes.
- Aumento de la oferta de la capacidad de transporte.
- Usuarios mejor informados.
- Reducción del número de escalas y aumento de los transbordos
- Competencia de la carga.
- Competencia intermodal.
- Proliferación de puertos que sirven a un mismo territorio.
- Aumento de la cooperación entre puertos.
- Liberalización del comercio.

## 1.6.- EVOLUCIÓN DE LOS PUERTOS EN ARGENTINA

### 1.6.1.- EL PROCESO DE REESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO

Históricamente los puertos han tenido importancia estratégica para la inserción de Argentina en los mercados mundiales, en razón de su carácter agroexportador, y de las grandes distancias que la separan de los mercados consumidores.

Tras un largo período iniciado en 1943, fecha en que por ley caducaron todas las concesiones portuarias en el país, los puertos pasaron al Estado Nacional, quien monopolizó todas las actividades, tomando a su cargo la administración y control de todos los puertos.

A lo largo de casi cincuenta años de gestión estatal, el sistema se fue deteriorando progresivamente llegando a un estado de grave degradación.

En 1990 Argentina dio inicio a un profundo proceso de transformación estructural, la *Ley de Reforma del Estado* estableció la desregulación generalizada de la actividad económica, la apertura de los mercados externos, la liberación de los mercados internos, y la privatización de las empresas públicas.

El extraordinario desarrollo tecnológico que caracteriza esta etapa ha hecho posible las innovaciones y el aumento de la velocidad en las comunicaciones y los transportes, que han acercado lugares distantes, facilitando el desarrollo de nuevas redes funcionales, comerciales, sociales y culturales. La distancia perdió importancia relativa, adquiriendo mayor significación la disponibilidad y calidad de las infraestructuras, los servicios, los costos salariales, las condiciones legales y las regulaciones de cada país.

La Ley N° 24.093/92 o "Ley de Puertos", estableció un nuevo marco jurídico para regular la actividad. Los cambios en la legislación tuvieron carácter estructural, consolidando un nuevo marco regulatorio para la actividad portuaria nacional. Se transfirió el dominio sobre los puertos a las respectivas provincias para su posterior concesionamiento a operadores privados, optándose por un modelo de administración y gestión descentralizado.

Se asignó el régimen de autonomía a los cinco puertos más importantes del país, Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe, previa constitución de Entes Administradores, a la vez que se otorgó reconocimiento como puertos al conjunto de terminales privadas, cuyo funcionamiento era controvertido en el plano legal y se desreguló la prestación de servicios portuarios, permitiendo la libre contratación, se disolvieron y liquidaron numerosas empresas y organismos del Estado vinculados a la operatoria (JNG, AGP, Capitanía de Puertos, etc.), reestructurando en el ámbito nacional la autoridad de aplicación y fiscalización portuaria.

El Estado se reservó la habilitación, control aduanero y seguridad en la navegación. Las inversiones programadas por el Estado Nacional en infraestructuras de acceso, vías navegables e hidrovías, constituyen elementos esenciales de la política portuaria nacional, que asigna un papel principal al capital privado.

En este marco, las inversiones y operaciones portuarias se dejan libradas al "libre juego de las fuerzas del mercado", y la gestión e inversión portuaria se rige por los principios y normas de la gestión empresarial.

La ley de creación de Zonas Francas y la de Transporte Multimodal abren nuevas modalidades de operación destinadas a dotar de "competitividad" al sistema.

## 1.6.2.- DESCRIPCIÓN FÍSICO - ECONÓMICA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

Argentina está ubicada en el extremo sur del continente, tiene una superficie de 2.975.700 Km<sup>2</sup>, y un extenso litoral marítimo de más de 4.500 de extensión. Su población es de aproximadamente 37.000.000 de habitantes. Debido a que se encuentra alejada de las rutas marítimas habituales, hecho que le genera una desventaja económica comparativa con aquellos países que están ubicados más cerca de los mercados consumidores y productores del mundo.

A pesar de su extenso litoral marítimo, la radicación de los puertos se ha visto influida por una serie de factores geopolíticos, entre ellos:

- Una parte importante de la población, y por lo tanto, de los centros de producción y de consumo, se encuentran alejados del litoral marítimo.  
Cabe mencionar que más de un tercio de la población total del país se encuentra aglutinado en la ciudad de Buenos Aires y el Gran Buenos Aires, y otra cantidad similar entre las ciudades de Rosario, Córdoba y Mendoza, en un eje que corre de este a oeste, en el centro del país. El resto de la población se distribuye de manera heterogénea en distintas partes del territorio.
- Desde el punto de vista físico, el litoral marítimo próximo a la rica zona de la provincia de Buenos Aires, está formado por costas bajas y con pocos abrigos de mar, provocando que los emprendimientos portuarios en toda la región sean muy costosos, tanto en su construcción como en su mantenimiento. Podemos agregar que las costas en el litoral patagónico son más aptas, sólo requiere servicios portuarios más reducidos para atender el transporte de algunos cultivos y/o productos de la región.

Estos fenómenos han convertido al estuario del Río de la Plata y sus ríos afluentes, en el puerto natural de la Argentina, la Cuenca del Plata, que es la gran puerta de entrada a un sistema hídrico que abarca unos 4.300.000 kilómetros cuadrados y comprende varios países; Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

## 1.6.3.- DESCRIPCIÓN Y FACILIDADES DE LOS PRIMEROS PUERTOS

Ya a partir del siglo XIX, pero por sobre todo durante los cuatro primeros decenios del siglo XX, la Argentina comenzó a desarrollar sus puertos, principalmente en el estuario del Río de La Plata; Buenos Aires y La Plata, y Rosario y Santa Fe en el Paraná Inferior; mientras en el litoral marítimo Bahía Blanca y Quequén comenzaron a desarrollarse como puertos cerealeros de mayor importancia. Para satisfacer demandas sectoriales o regionales, con posterioridad se desarrollaron infinidad de puertos secundarios: San Nicolás, Zárate, Campana, en el río, y Mar del Plata, San Antonio, Puerto Madryn, Rawson, Comodoro Rivadavia, Deseado, Santa Cruz, Río Gallegos y Ushuaia, en el litoral marítimo.

En la actualidad el gran crecimiento del área metropolitana de Buenos Aires nos muestra una concentración de las vías de comunicación vial y férreas, que forma un abanico con centro en dicha ciudad, debido a la importancia alcanzada por ese puerto. Esto sin duda generó la macrocefalia que sufre nuestro país y produjo un círculo vicioso. La red de comunicación vial y ferroviaria padece serios problemas de comunicación intra e interregional, pero la zona comprendida entre el Paraná Inferior, Buenos Aires y Bahía Blanca, están perfectamente interconectadas.

#### 1.6.4.- EVOLUCIÓN DEL RÉGIMEN PORTUARIO DESDE LOS CUARENTA HASTA 1990<sup>10</sup>

El marco jurídico general, desde la Constitución Nacional hasta leyes específicas, establecen que los puertos son jurisdicción, patrimonio y competencia del Estado Nacional. Debido a esto, la Administración era realizada desde la ciudad de Buenos Aires por la Administración General de Puertos (AGP) y la Capitanía General de Puertos, organismos que manejaban al conjunto de puertos como si se tratara de una unidad homogénea y así comenzó a concentrarse e instalarse la burocracia que estableció un sistema piramidal que concentraba todas las decisiones de su sede en Capital Federal.

Los servicios auxiliares, como pilotaje/practicaje, remolque, amarre, y otros, eran prestados en forma monopólica, por parte de reparticiones públicas o de empresas privadas con autorización estatal.

##### 1.6.4.1.- Consecuencias del régimen portuario vigente hasta 1990

Argentina vivió un auge de construcción de puertos hasta la década del 50, luego con el deterioro general de la economía, se pasó a un período en el que no se realizaban inversiones en el sector, lo que creaba dificultades en la administración y mantenimiento, desde el organismo centralizado.

El resultado fue la progresiva obsolescencia de la infraestructura y del equipamiento, y el severo empeoramiento de las vías navegables y sus sistemas de señalización que convirtieron los puertos argentinos en trampas para los buques. Así todo el conjunto llegó a estar, en parte, subsidiado por el Puerto de Buenos Aires. Por otra parte la operación de los buques, con demoras y sobreestadias, bajos ritmos operativos, altos costos e ineficiencia en el manipuleo de las cargas, absoluta inseguridad de los trabajadores y cargas, alto grado de delincuencia, en donde los robos y daños a las cargas hicieron trepar los costos de los seguros, se convirtieron en problemas habituales desde los años 60 a los 80. Esta situación general creó un alto grado de demanda de servicios insatisfecha, que comenzó a afectar seriamente nuestro comercio exterior.

En el año 1979, con la Ley 22.108, el gobierno nacional reformó todo lo relacionado con la comercialización y transporte de granos, posibilitándose la existencia de "puertos

---

<sup>10</sup> Autores, varios, *"Puertos Argentinos"*, Buenos Aires, Argentina, Manrique Zago Ediciones S.R.L., 1998, pp. 30-45.

específicos" operados en forma privada. fue a partir de entonces, cuando numerosas empresas llevaron a cabo la construcción y operación de sus propios puertos, con resultados positivos, tales como el aumento de la velocidad de carga, con una reducción en las tarifas a un cuarto de la que se cobraba hasta entonces y la desaparición de las filas de espera de buques, camiones y trenes.

#### *1.6.4.2.- Política de cambio en los años 90*

A partir de 1991 el Gobierno Nacional dicta la Ley 23.696 de reforma del Estado que dispuso la provincialización, concesión y privatización de todos los puertos que pertenecían al Estado Nacional.

La voluntad política de cambio necesitaba proveer a nuestro comercio exterior de herramientas para su desarrollo y con ello una reactivación del sector portuario para producir un aumento de la eficiencia, y una significativa baja de los costos, y poder así hacer competitivos los productos argentinos.

Del sistema piramidal y monopolístico era preciso pasar, a un sistema abierto de puertos autónomos que compitieran entre sí sin restricciones, permitiendo la convivencia de los puertos propiedad del Estado y los puertos propiedad de los particulares.

En 1992, el decreto 817/92 de desregulación marítima y portuaria disolvió la Capitanía General de Puertos ( que intervenía y regulaba la utilización de la mano de obra en los puertos y en los buques que operaban en ellos), declaró en liquidación a la Administración General de Puertos, se liberalizó el trabajo portuario (declarando caducas las convenciones existentes) y sentó las bases para la desregulación y privatización de los servicios de remolque y practaje. Pasó a ser autoridad de aplicación la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables ( actualmente, Secretaría de Transporte, Puertos y Vías Navegables), dependiente del Ministerio de Economía.

La liberalización del régimen portuario permitió que empresas privadas pudieran construir y operar libremente puertos y terminales portuarias, ya sea en terrenos propios o cedidos por las provincias o municipios, debiendo asumir la responsabilidad por dichos puertos y pudiendo darle destino o uso de acuerdo a la clasificación legal ( industriales, comerciales o recreativos; de uso público o privado). La operación y administración portuaria perdió el carácter de servicio público, pasando a ser regidos por el derecho administrativo, en la órbita del derecho privado comercial.

El Estado Nacional conservó sus facultades para la habilitación, aplicación de la ley, ejercicio de poderes fiscales y de policía, y jurisdicción legislativa exclusiva.

Este nuevo régimen, tiene como principio fundamental independizar totalmente al Estado Nacional de la propiedad, responsabilidad y operativa portuaria.

El sistema está integrado por 59 puertos y numerosas terminales y embarcaderos, desplegados sobre la ribera de los ríos de la Plata, Paraná y Uruguay y 4.000 Km de litoral marítimo. La mayoría de estos no han podido ser reactivados, encontrando escollos difíciles de superar, como no resultar atractivos a los inversores, o carecer, los actores locales

interesados, de los recursos técnicos y económicos necesarios para formular y gestionar una propuesta de reactivación viable.

### **1.7.- EL NUEVO MARCO REGIONAL**

La constitución de un bloque económico del cono sur, el **Mercosur**, integrado por Argentina, Uruguay, Brasil y Paraguay, y los acuerdos comerciales con Chile y Bolivia, han creado un nuevo marco económico regional, el 26 de marzo de 1991. Los cuatro países buscaban la ampliación de las dimensiones de sus respectivos mercados nacionales, por medio de la integración regional.

Este Tratado estableció la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos, la fijación de un arancel externo común y la adopción de una política comercial común, la coordinación de políticas macroeconómicas y sectoriales y la armonización de legislaciones en las áreas correspondientes, para que de esta manera se lograra el fortalecimiento del proceso de integración.

Su conformación y la formalización de lazos políticos y económicos preexistentes, en un nuevo marco legal, favorecieron el explosivo incremento de los intercambios intrabloque, que en el período 1990/95 fue del 250% y en este mismo período, el comercio argentino - brasileño se incrementó en un 351%. Este incremento de los intercambios tuvo como consecuencia un importante aumento de la actividad en los puertos de la región, que han emprendido profundos procesos de transformación de sus políticas portuarias.

En función al modelo económico adoptado, los sistemas de transporte se han convertido en uno de los ejes en torno a los cuales se estructuran las políticas de gobierno latinoamericano. En este contexto se han formulado estrategias de vinculación continental, con el objetivo de mejorar la conectividad entre los más grandes centros urbanos de la región, y de éstos con los puertos de ultramar ubicados en ambos océanos.

En diciembre de 1994 se realizó en Brasil una Reunión Cumbre de Presidentes, en la que se aprobó el Protocolo de Ouro Preto, en el que se establece la estructura institucional del **Mercosur** y se lo dota de personalidad jurídica a nivel internacional. Este fue el fin del período de transición, adoptándose los instrumentos fundamentales de política comercial común que regirían la zona de libre comercio y la unión aduanera (principalmente el Arancel Externo Común).

Al realizarse la X reunión del Consejo del Mercado Común, el 25 de junio de 1996, se suscribió la "Declaración Presidencial sobre Compromiso Democrático en el Mercosur", así como también el protocolo de Adhesión de Bolivia y Chile a la misma, lo que implica la plena vigencia de las instituciones democráticas para la existencia y desarrollo del Mercado.

Tanto Bolivia como Chile están asociados al **Mercosur**. Acuerdos que entraron en vigencia en abril de 1997 y octubre de 1996 respectivamente, establecieron la formación de una Zona de Libre Comercio en un plazo de 10 años, mediante Programas de



Liberalización Comercial que consisten en degravaciones progresivas y automáticas aplicables sobre los aranceles vigentes para terceros países.

## **1.8.- ZONAS FRANCAS**

### **1.8.1.- DEFINICIÓN**

Las zonas francas son áreas aduaneras especiales donde se otorgan beneficios diferenciales respecto de las reglamentaciones que se aplican en el territorio aduanero general de un país. La característica más común de estas zonas, aunque cada caso ostente beneficios particulares, es la ausencia de impuestos sobre el comercio exterior.

El objetivo de estas zonas consiste en la creación de polos de desarrollo en distintas regiones de un país, permitiendo el asentamiento de nuevas poblaciones o el fortalecimiento de las ya existentes, generando comercio y divisas, promoviendo empleo, captando inversiones y tecnologías extranjeras.

Según la regulación del Código Aduanero argentino y la Ley 24.331/94 se define como una zona franca al "ámbito dentro del cual la mercadería no está sometida al control habitual del servicio aduanero y su introducción y extracción no están gravadas con el pago de tributos, salvo las tasas retributivas de servicios que pudieren establecerse no alcanzadas por prohibiciones de carácter económico".<sup>11</sup>

El código da una gran libertad respecto a la tributación interior; por ello, la ley argentina engloba bajo la denominación de zona franca tanto las áreas que cubren grandes extensiones territoriales con una política industrial activa y diferencial, como también lugares de reducidas dimensiones del tipo de las tiendas de los aeropuertos o los puertos francos.

La ley de 1994 faculta al Poder Ejecutivo a crear en el territorio de cada provincia una zona franca, pudiéndose crear adicionalmente no más de cuatro en todo el territorio nacional, siempre y cuando se justifique.

Una forma muy difundida de la zona franca es la " Zona de procesamiento de exportación " ( ZPE ), que combina las ventajas del parque industrial con las del área de libre comercio, con el objetivo de exportar más. Las ZPE ha demostrado ser un instrumento complementario de la política comercial muy útil en las etapas iniciales del despegue exportador. En estas etapas la economía enfrenta problemas de competitividad que la zona franca permite resolver en un ámbito restringido mostrando los beneficios de emprender cambios más amplios que generalicen sus resultados.

Se pueden llevar a cabo diferentes tipos de actividades:

- Comerciales: compra, venta, canje, fraccionamiento, embalaje, exposición

---

<sup>11</sup> [http://www.argentina.derecho.org/cn/Derecho\\_Aduanero](http://www.argentina.derecho.org/cn/Derecho_Aduanero)

- Industriales: fabricación de bienes de capital que no se hagan en el país, ensamblado, armado.
- Servicios operativos: centro internacional de negocios, bancos, seguros, comunicaciones, aduana.
- Almacenaje: depósito, conservación, refrigeración, control de calidad o embalaje.

#### 1.8.2.- ALGUNAS OPORTUNIDADES QUE OFRECEN

- Beneficios financieros por poder almacenar / insumir productos sin pagar impuestos.
- La posibilidad de internar mercancía para organizar exposiciones o para llevar a cabo operaciones de testeo y control, sin tener que pagar aranceles por la mercadería involucrada.
- Optimización en las tareas de carga, descarga y almacenamiento y la eliminación de formalidades aduaneras.
- Menores costos administrativos por la eliminación de requisitos aduaneros.
- Las mercaderías pueden permanecer sin límite de tiempo o puede reexportarse total o parcialmente a otros países, como si nunca hubieran estado en el país.
- Ahorro en primas de seguro, debido a que éstas se calculan sobre montos menores.
- Las mercaderías fabricadas en la zona franca que se exporten directamente, podrán ingresar a los otros países miembros del MERCOSUR, pagando el arancel externo común.
- Los bienes de capital nacionales ingresan a la zona sin pagar IVA.
- Los servicios básicos industriales (energía eléctrica, gas, agua y telecomunicaciones) en la zona franca están exentos de impuestos nacionales.
- Se firman convenios con las provincias y los municipios, para la exención de los impuestos o tasas que no sean retributivos de servicios efectivamente prestados.
- Se produce el mejoramiento de la infraestructura industrial
- Se logra una simplificación de los trámites de aduana, a través de la puntualización o eliminación de las reglamentaciones.
- Si en la zona no se exige el cumplimiento de las cuotas de importación, puede dar lugar al almacenamiento sin pago de impuestos, se genera flexibilidad en el despacho de los bienes a plaza, inclusive pudiendo buscar mejores mercados o esperar mejores condiciones para la colocación de la mercadería.
- Facilidad para acceder a bancos de datos especializados, como parte de los servicios que provee la zona para mejorar la difusión de la información.
- Las mercaderías y bienes de capital, provenientes de terceros países pueden ingresar a la zona franca sin abonar aranceles, tasa o impuestos relacionados con la importación.

**CAPITULO II.-**

**DIAGNÓSTICO Y SITUACIÓN ACTUAL**

**DEL TRANSPORTE ACUÁTICO**

## **2.1.- AUTORIDADES NACIONALES CON JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA EN LOS PUERTOS<sup>12</sup>**

En la República Argentina, los puertos se encuentran sujetos a la:

### **2.1.1.- JURISDICCIÓN NACIONAL**

Son distintas autoridades que cuentan con competencias específicas. Estas son:

#### **1. *Autoridad de Aplicación - Autoridad Portuaria Nacional.***

En la actualidad es la Secretaría de Transporte, Puertos y Vías Navegables, dependiente del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación. Tienen a su cargo:

- la elaboración de las políticas portuarias nacionales
- la habilitación y control sobre todos los puertos comerciales e industriales estatales y privados que sirven al comercio interjurisdiccional e internacional.
- la aplicación de sanciones por la comisión de infracciones por incumplimiento de las disposiciones legales o reglamentarias que incurrieren los titulares de las administraciones, consistentes en suspensión por tiempo determinado o caducidad de la habilitación.

#### **2. *Prefectura Naval.***

Tiene Jurisdicción y competencia en todos los puertos, que requieran o no habilitación del Estado Nacional, ubicados en la costa marítima, de ríos, de canales y de lagos navegables. Se encarga de:

- la seguridad de la navegación, siendo policía de seguridad y judicial.
- la lucha contra incendios y otros siniestros.
- la asistencia y salvamento.
- la prevención y lucha contra la contaminación proveniente de buques.
- el control de mercancías peligrosas.
- las comunicaciones para la seguridad de la navegación.
- ser policía auxiliar aduanera, de migraciones y sanitaria, basándose en la Ley General de la Prefectura Naval Argentina, convenios internacionales y otras leyes y reglamentos que rigen la navegación, tanto comercial como deportiva y la protección del medio ambiente.

#### **3. *Administración Nacional de Aduanas.***

Tiene jurisdicción y competencia en todos los puertos habilitados. Su función es:

- el control fiscal de las mercaderías.
- la recaudación de derechos.
- la prevención y represión de ilícitos de importación y exportación, basadas en la Ley de Aduanas y normas relacionadas.

#### **4. *Dirección Nacional de migraciones.***

---

<sup>12</sup> Mazondo, José, "El nuevo rol de los puertos argentinos", Buenos Aires- Argentina, Ediciones Poligrafik Proamar, 1996, pp. 59-61

Tiene jurisdicción y competencia en todos los puertos y pasos fronterizos. Sus tareas son:

- el control de entrada y salida de personas, basada en la Ley de Migraciones.

5. *Ministerio de Trabajo.*

Tiene jurisdicción y competencia en todo lo relacionado a la legislación laboral nacional.

6. *Otras Autoridades Nacionales.*

- Sanidad de Fronteras, dependiente del Ministerio de Salud Pública de la Nación.
- Sanidad Animal y Sanidad Vegetal, dependientes de la Secretaría de agricultura, Ganadería y Pesca, Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación.

7. *Justicia Federal.*

Tiene jurisdicción y competencia en puertos y aguas nacionales en los delitos y hechos de carácter federal, conforme a las leyes que organizan los tribunales federales, contando con la Prefectura Naval Argentina como policía de prevención y auxiliar de la justicia.

8. *Ente de administración Portuaria.*

Estos Entes son los responsables de la "Función Política de la gestión Administrativa", debiendo contratar a los profesionales y expertos para el gerenciamiento del puerto, es decir a quienes han de cumplir con la "Función Técnica". Intervienen en:

- la concesión de la gestión operativa.
- la reglamentación, control y eficiencia del practicaaje, remolque, maniobra, giro de buques, tránsito terrestre dentro del puerto, señalización y dragado de los accesos y espejos de agua.
- la seguridad de las cargas y pasajeros.
- las instalaciones de amarre.
- garantizar la transparencia y la competencia del mercado.
- asegurar la continuidad y regularidad de todos los servicios portuarios.
- defensa del usuario.
- control y protección de los bienes públicos.
- higiene y seguridad industrial.
- incidencia ambiental.
- otros.

## 2.1.2.- JURISDICCIÓN PROVINCIAL

El principio general a considerar es que las provincias conservan todo el poder no delegado, a través de la Constitución Nacional, al Gobierno Nacional, debido a esto, no pueden:

- dictar leyes o celebrar tratados sobre libre comercio o navegación interior o exterior
- habilitar puertos comerciales e industriales que involucren al comercio internacional o interprovincial.

En cambio lo que si pueden es dictar su propia Ley de Puertos.

Las Provincias han asumido el dominio, administración y operación de sus puertos, por lo tanto es necesario que se determinen la jurisdicción y competencia de sus diferentes autoridades involucradas a fin de lograr su coordinación con el ámbito nacional que también tiene jurisdicción y competencia en los mismos.

## **2.2.- CONTAMINACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO**

El ecosistema acuático es uno de los más importantes por su extensión en el globo. La cantidad de agua calculada de la tierra se cree que ronda en los 1386 Km cúbicos, siendo el 97% agua salada oceánica, sin dejar de tener en cuenta que se encuentra en los estados sólido, líquido y gaseoso.

La especie humana ha producido y producirá siempre algún grado de contaminación. El problema actual son los niveles alcanzados por la misma y las situaciones de gravedad de algunos ecosistemas. Por lo tanto las medidas de prevención y corrección de los errores deben adoptarse y aplicarse mundialmente, dado que éstos no reconocen fronteras.

Durante mucho tiempo se pensó que el mejor lugar para verter los desechos era el mar, y esto se debió a los usos y costumbres, la ignorancia, la mala información o desinformación y los intereses creados que imperaban. Por otro lado, los ríos que desembocan en los mares arrastran detergentes y pesticidas que tienen efectos nocivos sobre la fauna del lugar, especialmente en la zona de deltas y estuarios.

Actualmente, la contaminación con petróleo ha tomado una consideración destacable en el mundo, y esto es debido a el incremento de accidentes marítimos. Por tal motivo se reunieron en Enero de 1993 el Consejo de Ministros de Transporte y Medio Ambiente de la Comunidad Europea, para debatir sobre la seguridad marítima, rutas costeras peligrosas, buques obsoletos, tripulaciones de bajo nivel de instrucción, abuso de las banderas de conveniencia, entre otros.

### **2.2.1.- EL RÍO DE LA PLATA**

La cuenca del Río de La Plata presenta las siguientes características físicas:

- Cuenca de tipo aluvional
- Area drenada: 950.000 Km<sup>2</sup> ( conforma 1/3 del territorio nacional )
- Proporción hídrica: representa el 84% de los acuíferos del país.
- Este se divide en tres secciones:
- Superior o Interior
- Medio o Intermedio
- Inferior o Exterior
- Largo: 320 Km
- Ancho en su desembocadura: 222 Km

- Ancho mínimo: 2 Km
- Caudal aproximado: 20.000 m<sup>3</sup>/seg.. Sólo superado por los ríos Amazonas y Congo.
- Dirección del eje de descarga: N.W. - S.E..

Los dos tributarios más grandes son los ríos Paraná y Uruguay, que influyen en su régimen. El estuario del Plata constituye el más amplio sistema receptor de drenaje de nuestro país y de los limítrofes. Por ello, su aporte contaminante es muy significativo. Sólo el eje fluvial industrial La Plata-Rosario, produce el 70% del Producto Bruto Interno y aglutina el 50% de la población de nuestro país, con esto podemos aseverar que la situación permanentemente se agrava. La población y los establecimientos industriales porteños y bonaerenses vierten sus desechos contaminantes en los cauces de los afluentes que desembocan directa e indirectamente al Plata.

La mayor fuente de contaminación del Río de La Plata esta dada por las cuencas de los ríos Reconquista y Riachuelo-Matanza, originando una gran polución de las costas en sus desembocaduras y aguas abajo. En aguas frente a las playas del margen derecho, se observa una faja de cientos de metros de ancho, con una coloración notablemente oscura y con un olor desagradable. Esto es producto de la gran contaminación química y bacteriana. Otro elemento que contribuye con ésta es la existencias de "espiches" - conexiones cloacales no permitidas, con la red de desagote pluvial- en varios puntos de la zona norte ( Vicente López, San Isidro, etc..). Esto se debe a que el viejo sistema cloacal no da abasto para cubrir las necesidades y para evitar desbordes, se han realizado dichas uniones.

Se considera que el 70% de la contaminación es producto de las descargas de las diferentes industrias y el 30% restante de la descarga de los efluentes cloacales. Cabe mencionar que el gobierno luego de esta descripción, sobre el estado de estas costas, prohibió el uso de las playas como balneario y la práctica de deportes acuáticos. La alarmante polución de los ríos se ve reflejada en la enorme mortandad de peces que se observa en diferentes lugares de la ribera.

La zona más afectada comprende una franja que corre desde la desembocadura del Reconquista hasta la ciudad de La Plata y desde la costa hasta una línea imaginaria que pasa los 3.000 metros de ella. Con respecto a los ríos Paraná y Uruguay, el aporte contaminante de éste último es prácticamente nulo porque no tiene un asentamiento urbano-industrial del alcance del primero.

## 2.2.2.- CARACTERÍSTICAS DE LA ZONA COSTANERA FLUVIAL

### 2.2.2.1.- Zona Costanera Norte ( desde la desembocadura del río Luján hasta la del Riachuelo )

Los valores de las muestra de la Z.C.N. superan o están muy próximos a los parámetros aceptables de contaminación para la realización de determinadas actividades.

Los principales afluentes del Plata en esta zona son los ríos Reconquista y Luján, sumándose conductos y arroyos que son portadores efluentes industriales del Gran Buenos

Aires. La actividad recreativa acuática de la Z.C.N. es importante, lo que acrecienta un riesgo para la salud por el deficiente estado de las aguas.

Los estudios se hicieron sobre las líneas que pasan paralelas a la costa a 500 y 1.000 metros de distancia, aguas adentro. El Índice de Calidad de Agua ( **ver tabla 1** ), en la línea que dista 500 metros de la costa, fluctúa entre 6 y 8, lo que denota un nivel medio de contaminación. El río Luján frente al Puerto de Frutos, el conducto el Gauto y el arroyo White superan el nivel promedio mencionado para la misma línea.

El río Luján recibe una importante polución del río Reconquista, que a su vez recibe por parte del arroyo Morón. Los factores que afectan al Reconquista son: en un 40% las descargas industriales, en un 30% los desechos cloacales, en un 30% los basurales al aire libre en sus costas, con escurrimiento de sus desperdicios en hacia él.

La capacidad de autopurificación del río permite que en la línea de los 1.000 metros se registre una mejoría en la calidad del agua, que ronda entre 8 y 9,2, considerándose esto una contaminación leve, excepto en algunos puntos en donde el I.C.A.( índice de calidad de agua ) no revela mejoría con respecto a la línea de 500 metros. Ellos son el conducto Borges, Malaver y Santa Rosa ( **ver tabla 2** ).

**Índice de calidad del agua ( Tabla 1 )**

I.C.A.	Estados de polución del agua
10	<i>Agua en estado de eutroficación natural del río</i>
9	<i>Polución leve</i>
8	
7	
6	<i>Polución medianamente significativa</i>
5	
4	
3	<i>Alta polución</i>
2	
1	
0	<i>Polución elevada</i>

Fuente: O.S.N y D.O.S.B.A.



**Tabla 2: Índice de Calidad de agua en las líneas de 500 y 1000 metros de la Zona Costanera Norte**

Nombre	Tipo	500 m	1000 m	Observaciones
<b>Luján</b>	río	6	8	Puerto de Frutos
<b>El Gauto</b>	conducto	6,2	9	Desembocadura
<b>White</b>	arroyo	6	7,8	Desembocadura
<b>Medrano</b>	arroyo	7,8	9	Desembocadura
<b>Vega</b>	arroyo	7,8	9	Desembocadura
<b>Borges</b>	conducto	7,2	7,8	Desembocadura
<b>Malaver</b>	conducto	7,2	7,8	Desembocadura
<b>Santa Rosa</b>	conducto	7,8	8,5	Desembocadura

Fuente: O.S.N. y D.O.S.B.A.

2.2.2.2.- *Zona Costanera Sur* ( desde donde finaliza la Zona Norte hasta la escollera de Punta Lara ).

El asentamiento industrial de la Z.C.S. es menor, observándose su mayor concentración en los municipios de Avellaneda y Lanús, específicamente entre el río Matanza-Riachuelo y el arroyo Santo Domingo. Estos cauces son los principales tributarios de la zona que arrastran los desechos industriales y poblaciones. En cuanto a la actividad recreativa, es inferior a la de la Z.C.N.

La elevada contaminación de las descargas de efluentes al río Matanza-Riachuelo, extralimita la capacidad de biodegradación, persistiendo al llegar al Plata aún hasta los 500 metros de la costa. Esto se debe al gran desarrollo fabril y demográfico alcanzado en esa área metropolitana. Los 64 Km recorridos por este río a lo largo de 12 municipios, cuentan con aproximadamente 4500 industrias y 3.500.000 habitantes radicados en su cuenca. La gran mayoría de las empresas arrojan sus efluentes sin ninguna clase de tratamiento.

Como conclusión podemos decir de la Z.C.S. que en la línea de los 500 m de la costa, se aprecia una polución significativa mermando hacia los 1.000 m. ( **ver tabla 3** ).

Debido a la alarmante polución bacteriológica y química tanto en la Z.C.S. como en la Z.C.N., llevó a las autoridades a desaconsejar y hasta en algunos lugares clausurar el baño en las costas balnearias.

Estudios en la zona del Gran La Plata, realizados por la dirección de Servicios Especiales de Obras Sanitarias de Buenos Aires y la Universidad de La Plata, demostraron el altísimo grado de contaminación en la zona del polo Petroquímico de Ensenada.

**TABLA 3: Índice de Calidad de agua en las líneas de 500 y 1000 metros de la Zona Costanera Sur**

Nombre	Tipo	500 m	1000 m	Observaciones
<b>Riachuelo</b>	río	6	7,8	Desembocadura
<b>Santo Domingo</b>	arroyo	5,8	6,5	Desembocadura
<b>Sarandí</b>	arroyo	5,8	6,2	Desembocadura
<b>Berazategui</b>	O.S.N.	2,4	7,6	Descarga cloacal
<b>Giménez</b>	arroyo	2,4	6	Desembocadura
<b>Plátanos</b>	arroyo	5,9	4	Desembocadura
<b>Berisso</b>	O.S.N.	6,5	3,4	Descarga cloacal

Fuente: O.S.N. y D.O.S.B.A.

## **CAPITULO 3.-**

### **Mercado Turístico**

### 3.1 DESCRIPCION DEL MERCADO TURISTICO-RECREATIVO REAL Y POTENCIAL

#### 3.1.1.- TURISMO NÁUTICO

##### 3.1.1.1.- La industria náutica y marítima

La construcción de embarcaciones de placer o para recreación ha experimentado un auténtico auge debido a la democratización de la clientela y a la puesta a punto de nuevos materiales, sobre todo plásticos, fibra de vidrio, resultando cascos más livianos. Estos han permitido reducir los costos debido a la fabricación en serie.

La técnica moderna ha impulsado de manera asombrosa el deporte acuático y la aplicación de este material junto con el motor fuera de borda son los que han permitido popularizarlo y por ende la velocidad de su gran crecimiento.

La construcción de estas embarcaciones registran una producción de alrededor de 450.000 unidades por año en Estados Unidos, frente a 250.000 en el resto del mundo. Los barcos de placer alcanzan aproximadamente los 20 millones de unidades en los países desarrollados; las estadísticas no son fiables en los demás países. Estados Unidos ( más de 15 millones de barcos ) supera a Suecia ( 1,2 millones ), Canadá ( 1,1 millones ), Noruega, Francia y Alemania. El primero de los países da preferencia a los yates de gran tonelaje y a los fuera de borda, mientras que en Europa predomina el mercado de los veleros. Los británicos y los finlandeses son, junto con los franceses, los principales constructores europeos.<sup>13</sup>

De las características de estas embarcaciones podrían estimarse dos grupos:

- Yates de grande o mediano porte que permanecen a flote todo el año. Necesitan puertos de invernada con excelentes instalaciones y servicios.
- Embarcaciones pequeñas con o sin " fuera de borda". Las instalaciones son de menor trascendencia. Llegan no por mar, sino en remolques tirados por automóvil. Deben contar con garages o zonas de aparcamiento y muelles aptos para la botadura rápida. El embarcadero debe ser abrigado contra el oleaje.

##### 3.1.1.2.- Embarcaciones turístico - deportivas<sup>14</sup>

La navegación marítima, fluvial o lacustre es en la actualidad el deporte turístico con mayor índice de desarrollo.

---

<sup>13</sup> Mesplier, Alan y Bloc-Duraffour, Pierre, "Geografía del Turismo en el Mundo", Editorial Síntesis, S.A., 4ª Edición, Madrid, España, 2000, p. 74

<sup>14</sup> Fernández Fuster, Luis, "Historia General del Turismo de Masas", Editorial alianza S.A., Madrid, España, 1991, pp. 445-447.

Hasta el final del primer tercio del siglo XX no aparece el motor fuera de borda y hasta mediados del siglo XX, la construcción de embarcaciones siguió la misma línea de los tiempos antiguos, casco de madera y velamen. La técnica de la navegación a vela exige un largo aprendizaje, y ello fue una de las causas de su escaso desarrollo hasta tiempos más recientes. Hoy día, con embarcaciones de plástico construidas en serie y a precios menos prohibitivos, con la aplicación del motor que evita aquel difícil aprendizaje, la navegación se ha convertido en una de las principales metas deportivas del turismo moderno.

Una gran industria de material funciona a base de los requerimientos de esta gran flota que crece día a día sin cesar. Todo ello con su cadena de fabricación y venta y su aparato de publicidad en la prensa general y en las revistas especializadas. Un ejemplo que podemos remarcar es el mercado de las tablas de windsurfing que ha experimentado un considerable desarrollo. La producción mundial anual supera las 500.000 unidades. Este deporte cuenta con millones de adeptos; la industria textil y de confección proporcionan trajes de baño y otros accesorios necesarios para el desarrollo de la actividad.

Los tipos principales de embarcación son:

- Veleros

1. *Alta competición:* De 5 a 10 metros de eslora. Son extraordinariamente rápidos, por lo que figuran en las series olímpicas.
2. *Navegación ligera:* Constituye el 90% de la flota de placer hoy en uso. Por tal motivo existen muchos tipos. Entre ellos el más conocido es el Snipe y el Vaurien. La construcción de éstos en cada país posee muchas variantes, ya que sirven para competiciones con dos personas de tripulación. Son de aproximadamente de 4 a 5 metros de eslora.
3. *Solitarios:* son barcos de iniciación. Se construyen en plástico, y poseen de 3 a 4,5 metros de eslora.
4. *Multicascos:* Son embarcaciones a vela que presentan mayor coeficiente de seguridad, siendo a la vez muy rápidos. Tienen una mayor superficie de cubierta. En los preparados para largas travesías, como el cruce del Atlántico, son habitables.
5. *Veleros de pesca y de paseo:* Transportables sobre el techo del automóvil. Son menores de 3,5 metros de eslora. Puede montarse un motor fuera de borda, en cambio otros llevan motor fijo.
6. *Day boats:* Remolcables por el automóvil, aunque existen modelos mayores, son un poco más grandes que los anteriores, entre 4,5 y 7 metros de longitud. Poseen cabina con mayor confort cuando mayores son. Especiales para la navegación a lo largo de las costas. Requieren motor auxiliar.
7. *Veleros no transportables:* Para la navegación de altura, deben hacer las invernadas en puerto. Son habitables para cuatro o cinco personas. Entre 7 y 15 metros de longitud. Exigen tripulación titulada.

- Motonautismo

1. *Dinghies*: para paseos en ríos y lagos o en las cercanías de la costa. Pueden ser transportados sobre remolque ligero.
2. *Runabouts*: Es una embarcación superior a la anterior, mucho más pesada y segura y con mayor radio de acción.
3. *Vedettes habitables transportables*: Se diferencian de los anteriores por la cabina grande o pequeña que protege el motor. Se clasifican en Dayboats y Cabin- cruiser, estos últimos son mayores y permiten vivir a bordo.
4. *Vedettes no transportables*
5. *Semi-rígidos y neumáticos*: Originados como salvavidas en la II Guerra Mundial, han logrado un gran favor en el turismo juvenil por sus cualidades de fácil transporte o almacenaje. Pueden se equipados con pequeños motores fuera de borda.
6. *Barcas, canoas, y kayaks*: De multitud de formas y de tamaños. La dos primeras clases se construyen hoy día en plástico, dotadas a veces con motores fuera de borda y dedicadas a la pesca y al recreo. Las piraguas y kayaks, para competiciones, descensos de ríos y deporte del remo.





### 3.1.2.- PUERTOS MARÍTIMOS Y FLUVIALES

**Tabla 4: Caracterización de los Servicios en Puertos Marítimos y Fluviales**

PUERTOS	Infraestruc. portuaria	Prefectura Naval	Guardería náutica	Seguridad en balnearios	Clubes	Almacenes navales	Venta de ropa deportiva	Hotelería	Campings	Restauración	Escuelas de disciplinas deportivas	Alquileres de lanchas	Empresas de excursión	Venta de equipos para náutica
Buenos Aires	✓	✓	✓	☒	✓	☒	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Bahía Blanca	✓	✓	✓	☒	✓	☒	☒	✓	✓	✓	✓	☒	✓	☒
Quequén	✓	✓	✓	✓	✓	☒	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Santa Fé	✓	✓	✓	☒	✓	✓	☒		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Rosario	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dock Sud	✓	✓	☒	☒	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
La Plata	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
San Nicolás (*)					✓									
San Pedro	✓	✓	✓	✓	✓	☒	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Zárate	✓	✓	✓	☒	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Campana (*)														
Mar del Plata	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Coronel Rosales	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	☒
Usuhaia	✓	✓	☒	☒	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Río Gallegos	✓	✓	☒	☒	✓	☒	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	☒
Punta Quilla	✓	✓	☒	☒	☒	✓	✓	✓	✓	✓	☒	☒	☒	☒
San Julián	✓	✓	☒	☒	✓	☒	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	☒
Deseado	✓	✓	☒	☒	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	☒	✓	☒
Caleta Paula (*)														
C. Rivadavia	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Madryn	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
San Antonio Este	✓	✓	☒	☒	☒	☒	☒	✓	✓	✓	☒	☒	✓	✓
Villa Constitución	✓	✓	✓	✓	✓	☒	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Conc. del Uruguay	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	☒	✓	✓	✓
Diamante	✓	✓	✓	✓	✓	☒	☒	✓	✓	✓	☒	✓	✓	☒
Corrientes	✓													
Barranqueras	✓	✓	✓	☒	✓	☒	✓	✓	✓	✓	✓	✓	☒	☒
Formosa	✓													
Misiones	✓	✓	✓	✓	✓	☒	☒	✓	✓	✓	✓	☒	✓	✓

Referencias: Posee = ✓ ; No posee = ☒

Fuente: Elaboración propia mediante encuestas telefónicas y por correo electrónico



**Tabla 4 (continuación)**

PUERTOS	Balnearios	Práctica de dep. náuticos	Marinas	Almacenaje	Surtidores	Astilleros	Aduana	Estaciones marítimas	Servicios de abastecimiento	Protección y atraque	Agencias marítimas	Reparaciones	Mantenimiento	Conexiones
Buenos Aires	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	V: ✓ F: <input checked="" type="checkbox"/> A: ✓ M: ✓
Bahía Blanca	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	✓	✓	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	V: ✓ F: ✓ A: ✓ M: ✓
Quequén	✓	✓	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	V: ✓ F: <input checked="" type="checkbox"/> A: ✓ M: ✓
Santa Fé	✓	✓	✓	✓	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	V: ✓ F: <input checked="" type="checkbox"/> A: ✓ f: ✓
Rosario	✓	✓	✓	✓	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	✓	✓	✓	✓	V: ✓ F: ✓ A: ✓ f: ✓
Dock Sud	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	✓	✓	✓	✓	V: ✓ F: ✓ A: ✓ f: ✓
La Plata	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	V: ✓ F: ✓ A: ✓ f: ✓
San Nicolás (*)														
San Pedro	✓	✓	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	V: ✓ F: <input checked="" type="checkbox"/> A: ✓ f: ✓
Zárate	✓	✓	✓	✓	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	V: ✓ F: ✓ A: ✓ f: ✓
Campana (*)														
Mar del Plata	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	V: ✓ F: <input checked="" type="checkbox"/> A: ✓ M: ✓
Coronel Rosales	✓	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	✓	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	V: ✓ F: <input checked="" type="checkbox"/> A: ✓ M: ✓
Usuhaia	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	✓	✓	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	V: ✓ F: <input checked="" type="checkbox"/> A: ✓ M: ✓
Río Gallegos	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	✓	✓	✓	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	V: ✓ F: <input checked="" type="checkbox"/> A: ✓ M: ✓
Punta Quilla	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	✓	✓	✓	✓	V: ✓ F: <input checked="" type="checkbox"/> A: ✓ M: ✓
San Julián	✓	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	✓	V: ✓ F: <input checked="" type="checkbox"/> A: ✓ M: ✓
Deseado	✓	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	✓	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	✓	✓	✓	✓	V: ✓ F: <input checked="" type="checkbox"/> A: ✓ M: ✓
Caleta Paula (*)														
C. Rivadavia	✓	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	V: ✓ F: <input checked="" type="checkbox"/> A: ✓ M: ✓
Madryn	✓	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	V: ✓ F: <input checked="" type="checkbox"/> A: ✓ M: ✓
San Antonio Este	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	✓	✓	✓	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	V: ✓ F: <input checked="" type="checkbox"/> A: ✓ M: ✓
Villa Constitución	✓	✓	✓	✓	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	V: ✓ F: ✓ A: ✓ f: ✓
Conc. del Uruguay	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	V: ✓ F: ✓ A: ✓ f: ✓
Diamante	✓	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	V: ✓ F: <input checked="" type="checkbox"/> A: ✓ f: ✓
Corrientes (*)														
Barranqueras	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	V: ✓ F: ✓ A: ✓ f: ✓
Formosa (*)														
Misiones	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	✓	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	✓	V: ✓ F: <input checked="" type="checkbox"/> A: ✓ f: ✓

*Referencias:* Posee = ✓ ; No posee = ☒; Conexiones: V: viales, F: ferroviarias, A: aéreas, M: marítimas, f: fluviales, (\*): Sin respuesta a la encuesta.

*Fuente:* Elaboración propia mediante encuestas telefónicas y por correo electrónico

### *3.1.2.1.- Conclusiones de la Planilla de Servicios Portuarios*

Todos los puertos aquí mencionados son netamente operativos, de carga y descarga de mercaderías. Pero en sus cercanías, la gran mayoría de ellos, poseen áreas destinadas a la recreación.

Cabe indicar que la mayoría de los servicios aquí propuestos están en la ciudad o alrededores donde se encuentra el puerto y no en la jurisdicción portuaria.

Como se mencionó anteriormente, los puertos han pasado por diversas etapas de evolución, primera, segunda y tercera generación, y hoy día ya podemos hablar de una cuarta generación de los mismos, en la cual estos son "Multifuncionales", es decir que prestan la mayoría de los servicios descriptos dentro del mismo. Como por ejemplo, poseen dentro del mismo hoteles, restaurantes, shopping, etc., consolidándose así como centros dinámicos de desarrollo.

Es necesaria esta modernización portuaria mundial, y en casi toda América latina se han adoptado modernas leyes de puertos para transformarlos en puertos modernos, que buscan ser centros nodulares de la cadena logística, donde hay transferencia de los modos de transporte, generación de valor agregado y, además, se convierten en importantes áreas de recreo y turismo integradas a las ciudades y áreas regionales.

Se deben emprender acciones que permitan la modernización de la infraestructura portuaria para ofrecer mejores servicios tanto a las embarcaciones como a los pasajeros.

### *Referencias*

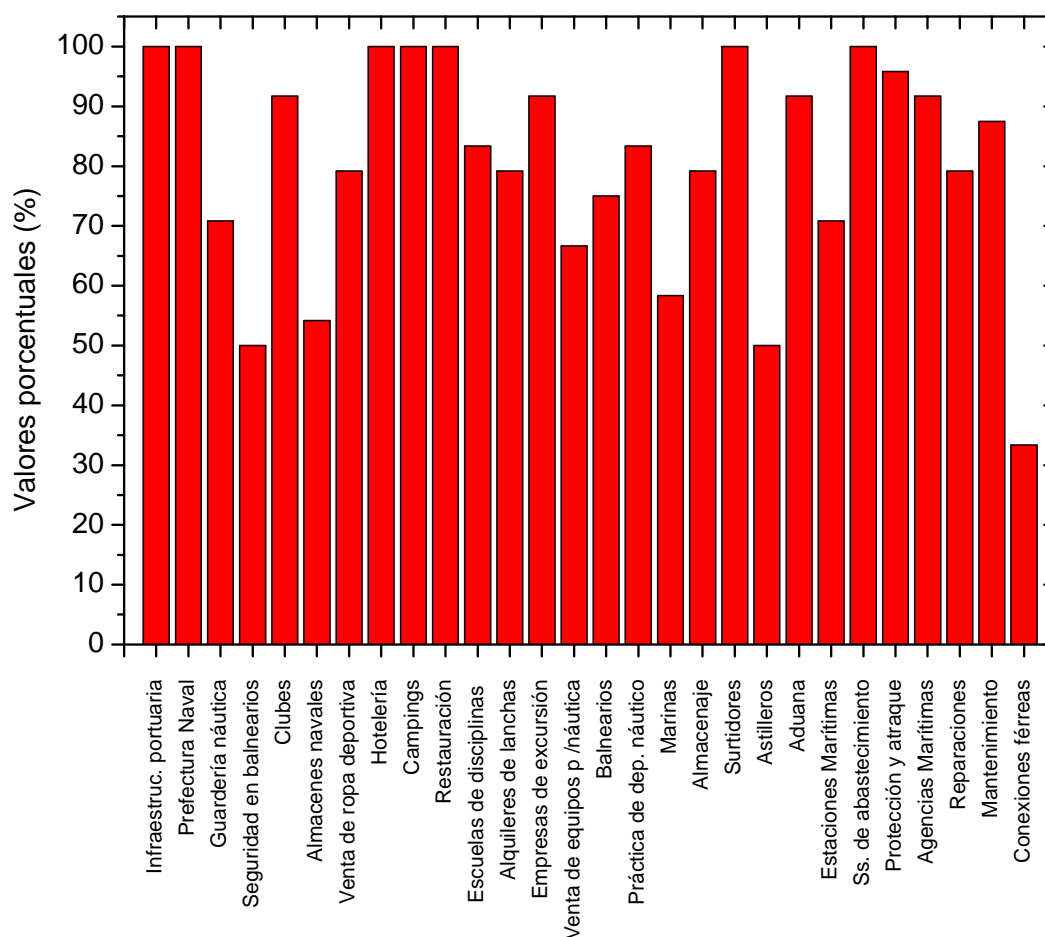
- Tanto hoteles, campings, restaurantes, empresas de excursión, venta de ropa deportiva (siempre en referencia actividades acuáticas), venta de equipos para náutica, se encuentran por lo general en la ciudad en la cual se encuentra el puerto y no dentro del mismo.
- Los clubes, guarderías náuticas, balnearios, escuelas de diferentes disciplinas deportivas acuáticas, alquileres de lanchas, práctica de deportes náuticos, marinas, se localizan en las cercanías o inmediaciones de los puertos, pero no dentro de su jurisdicción.
- En el puerto de Buenos Aires, Dock Sud no hay balnearios, y esto es debido a que fueron clausurados por la alta contaminación del río de La Plata. Está prohibido bañarse en sus aguas.
- En muchos de los puertos los servicios de abastecimientos están prestados por empresas de servicios portuarios que ingresan al mismo.
- Con respecto a los surtidores de combustible, esta tarea se realiza a través de camiones o buques cisterna. Son pocos los casos que lo pueden proveer directamente, e incluso es por una cuestión de seguridad. De una u otra manera todos los puertos poseen surtidores.
- Los aeropuertos se encuentran localizados en su gran mayoría en la ciudad donde se ubica el puerto, o en la más cercana. En algunos casos tienen pistas propias.
  - San Pedro posee un aeroclub para naves pequeñas.

- Coronel Rosales tiene cerca la base Comandante Espora, que se encuentra entre Punta Alta y Bahía Blanca. Este puerto no posee por el momento aduana, pero la misma se esta por trasladar. Actualmente se utiliza la de Bahía Blanca que se encuentra a 30 Km..
- San Antonio Este, posee un aeropuerto que funciona solamente en verano, y se localiza entre esta localidad y las Grutas. El puerto posee una pista pero la misma no se utiliza.
- Barranqueras: posee aeropuerto a 20 Km en Resistencia.
- Puerto La Plata, posee balnearios pero está prohibido bañarse, aunque mucha gente lo hace igual.  
El ferrocarril se encuentra a 15 Km.
- Puerto Misiones: es el último puerto del Paraná, que ha quedado bastante inactivo, y esto es consecuencia de la construcción de la represa de Yaciretá. El ferrocarril llegaba al puerto, pero debido a este echo no lo puede hacer más.
- Puerto San Antonio Este: Es una localidad pequeña de 300 habitantes, que se encuentra a 12 Km de San Antonio Oeste y a 70 Km del balneario Las Grutas. El 90% de la actividad del portuaria es de enero a junio. Hay un Proyecto con el Ferrocarril Transandino, que uniría la zona del valle con el Puerto y Chile.
- Puerto Villa Constitución: En esta localidad poseen la mejor cancha de remo del país de 3.000 de aguas muertas.  
El ferrocarril se conecta directamente con el océano Pacífico.
- Puerto Quequén: antiguamente el ferrocarril llegaba al puerto, pero por motivos burocráticos este ha dejado de hacerlo.
- Puerto Dock Sud: es un puerto operativo de carga y descarga de mercaderías, pero tiene bajo su jurisdicción a los puertos de San Isidro, Tigre y Olivos ( Partido de Vicente López ). En estas localidades se realizan todo tipo de actividades náuticas, a pesar de alto grado de contaminación de la zona.
- Puerto Río Gallegos: es un puerto de mareas, esto quiere decir que los buques tienen que estar atentos ya que cuando esta baja queda seco. Su operativa está muy limitada y es para buques muy pequeños.
- Los puertos patagónicos son muy fríos, pero igual en algunas zonas hay balnearios y se realizan actividades náuticas.
- Puerto Rosario : En sus cercanías y luego de 5 años de su iniciación se inauguró el 22 de mayo de 2003 el Puente Rosario- Victoria, que cuenta con una inversión 385 millones de dólares. El mismo permitirá consolidar el corredor bioceánico entre los puertos de Chile y Brasil, y además no sólo va a facilitar el tránsito de vehículos sino que permitirá reducir los costos de fletes de mercaderías destinadas a la exportación producidas en el Mercosur. De esta manera se concreta una pieza indiscutible del entramado económico y del transporte que potencia la producción y el comercio exterior de la región, integrándola aún más al resto del país. Además de expandir la economía de la región, generará nuevas actividades económicas, oportunidades de negocios, creación de puestos laborables y mayor bienestar económico para sus habitantes. La obra, de 60 kilómetros, consta de un puente principal de 608 metros, dos viaductos de acceso y 12 puentes menores sobre el delta de la zona. La construcción del mismo comenzó en septiembre de 1998 por iniciativa del entonces presidente Carlos Menem, y estuvo a cargo del consorcio Puentes del Litoral, integrados por las

empresas Impregilo, Igllys, Hotief Ag, Techint y Benito Roggio, que tendrá la concesión por 25 años.

Quiero destacar que nuestros puertos están dotados en su mayoría con un alto porcentaje de los servicios que se contemplan en la planilla. Estos, no solamente se pueden utilizar para usos comerciales, sino que también este potencial se puede aprovechar más todavía de lo que se utilizan, para actividades náuticas y hasta para la construcción de puertos deportivos. Esta sería una forma de poder optimizar su uso, ya que podrían tener un impacto positivo en las economías locales.

**Gráfico 1: Porcentaje de incidencia de los servicios en los puertos marítimos y fluviales**



*Comentarios sobre el relevamiento de la información*

Para la confección del gráfico se ha tenido en cuenta, que de los 29 puertos a los que se le realizó la encuesta, tanto mediante correo electrónico como telefónicamente, sólo se han podido contactar 24, quedando sin respuesta 5 de los mismos. Por tal motivo para sacar el porcentaje se utilizó como base los puertos que respondieron.

Con respecto a las conexiones viales, fluviales, marítimas, todos los puertos cuentan con ellas. Y con respecto a las aéreas, no todos la poseen en el puerto, si no en ciudades próximas al mismo, aunque algunos cuentan con pequeñas pistas de aterrizaje y en otros sólo se utilizan en determinadas épocas del año.

### 3.1.3.- PUERTOS LACUSTRES

Los lagos son frecuentemente sectores muy turísticos. Su origen y su forma son variadas: pequeños lagos circulares situados en cráteres volcánicos; lagos glaciares alargados; grandes extensiones lacustres; superficies de agua artificiales creadas por los pantanos.

En su mayoría pueden ser el motor de desarrollo de zonas interiores, ya que debido a la presencia de agua permite a una vegetación específica extenderse por las orillas, favoreciendo de esta manera a el desarrollo de actividades acuáticas y deportivas.

Un estudio previo para el lanzamiento de éstos, debe abarcar la topografía de la zona y sus accesos, tanto actuales como futuros, las distancias de los mercados clientes o de las vías de circulación y el grado de saturación de otros embalses o lagos ya desarrollados que pueden ser competidores. La masa de agua dará las posibilidades de desarrollo y la capacidad de población residente y temporal que podrá vivir en sus orillas.

La tierra firme, base de explotación del lago, deberá ser objeto de estudio para la ordenación de las edificaciones, seleccionando los lugares más aptos para la instalación de los lugares de camping, caravanning, yatch-clubs y la zonificación en general, comprendiendo las zonas verdes de uso público, las parcelaciones para viviendas y la localización de zonas deportivas, comerciales, etc..

Los lagos situados cerca de los grandes centros urbanos, son frecuentados gran parte del año y cada vez más son buscados como espacios cercanos a las poblaciones. Estos se convierten de forma masiva en espacios de ocio y residencia porque ofrecen condiciones náuticas más seguras que el entorno marítimo.

#### 3.1.3.1- Descripción

- **Puerto San Carlos**

Ubicación: lat. S 41°08'06" long. W 71°18'05" Lago Nahuel Huapi

ADMINIS- TRADOR	CARACTERISTI- CAS	SISTEMA CONTROL CONTAMINACION	SISTEMA DE LUCHA CONTRA INCENDIO	SISTEMA SEGURIDAD DE LAS PERSONAS	SISTEMA BALIZAMIENTO
Empresa Concesio- naria Emprendi- mientos Bariloche S.A.	Una escollera, dos dársenas de hormigón armado con base de cilindros prefabricados	Posee un tanque de evacuación de residuos provenientes de sentinas, dos surtidores de combustible con	4 electrobombas sumergibles, 2 gabinetes de mangueras de 25 m, 1 caja anexa para accionar electrobombas, 1	Las dársenas y sector de escollera poseen barandillas de seguridad.	Tres balizas intermitentes colores verde, amarilla y roja en el acceso a la

	y/o encofrados rellenos. Actividad: comercial y deportiva.	rejillas lineales en todo el perímetro que evitan caída de hidrocarburos a la dársena.	grupo electrógeno 30 Hp, 1 carro espuma mecánica 500 l, 2 dosificadores, 2 líneas de manguera y 4 gabinetes de mangueras.		dársena Este, acorde sistema IALA.
--	---	--	---	--	------------------------------------

• **Puerto Pañuelo**

Ubicación: Huapi, Km. Lago Nahuel 25 ruta nac. 237.

ADMINIS-TRADOR	CARACTERISTICAS	SISTEMA CONTROL CONTAMINACION	SISTEMA DE LUCHA CONTRA INCENDIO	SISTEMA SEGURIDAD DE LAS PERSONAS	SISTEMA BALIZAMIENTO
Administra- ción de Parques Nacionales.	Un duque de alba de madera. Muelle "A": posee forma de "T", de madera con barandillas en ambas bandas. <u>Muelle N°1</u> : de madera, long. 20 m., ancho 3,5 m.. <u>Muelle N°2</u> : de madera, long. 21 m., ancho 3,5 m.. <u>Muelle N°3</u> : de madera, long. 30 m., ancho 3,5 m.. <u>Muelle N°4</u> : de madera, long. 32 m., ancho 3,5 m. (actualmente inhabilitado) <u>Muelle N°5</u> : de madera, long. 35 m., ancho 3,5 m.. <u>Muelle N°6</u> : plataforma de hormigón armado, long. 15 m., ancho 2,3 m. Actividad: comercial (tránsito de turistas nacionales e internacionales).	Cuenta con 5 depósitos de residuos. Durante la operatoria de abastecimiento de combustibles y limpieza de sentinas cada empresa coloca bandejas colectoras y los desechos de hidrocarburos son retirados en tambores de 200 l y posteriormente trasladados hasta el basurero municipal.	Los muelles no poseen matafuegos. Cada empresa al momento de abastecerse de combustible coloca preventivamente extintores (matafuegos ABC).	Los muelles no cuentan con barandillas, a excepción del muelle "A".	Los muelles no cuenta con balizas. Existe iluminación en el interior de la zona portuaria.

- **Puerto Blest**

Ubicación: Lago Nahuel Huapi, lat. S 41°02'56", long. W 71°50'20".

ADMINIS- TRADOR	CARACTERISTICAS	SISTEMA CONTROL CONTAMINACION	SISTEMA DE LUCHA CONTRA INCENDIO	SISTEMA SEGURIDAD DE LAS PERSONAS	SISTEMA BALIZAMIENTO
Administra- ción de Parques Nacionales.	Madera de coihue, long. 25 m., ancho 3,5 m. Actividad: comercial (tránsito de turistas nac. e internacionales)	Posee dos (2) depósitos de basura en proximidades al muelle.	No posee.	No posee barandillas ni salvavidas circulares.	No posee balizamiento. La zona próxima al muelle y hostería cuenta con iluminación.

- **Puerto Anchorena**

Ubicación: Lago Nahuel Huapi, lat. S 65°22'30", long W 71°38'27".

ADMINIS- TRADOR	CARACTERISTI- CAS	SISTEMA CONTROL CONTAMINACION	SISTEMA DE LUCHA CONTRA INCENDIO	SISTEMA SEGURIDAD DE LAS PERSONAS	SISTEMA BALIZAMIENTO
Administración de Parques Nacionales.	Madera, 2 muelles forma "U", separados uno de otro 50 m., long. 51 m., ancho 5 m. El sector paralelo a la costa tiene 40 m. de largo, techado. Actividad: comercial (tránsito de turistas nac. e internacionales)	Cuenta con dos (2) depósitos de basuras y carteles indicadores de prevención de incendios y contaminación colocados por Parques Nacionales.	No posee.	Posee en la parte inicial de cada muelle barandillas de seguridad, de altura 80 cm. aprox. No cuenta con salvavidas circulares.	No posee. En proximidades al muelle esta la seccional de Guardaparque con iluminación externa.



• **Puerto Villa La Angostura**

Ubicación: Lago Nahuel Huapi, Bahía Mansa del Brazo Angostura

ADMINIS- TRADOR	CARACTERISTI- CAS	SISTEMA CONTROL CONTAMINA CION	SISTEMA DE LUCHA CONTRA INCENDIO	SISTEMA SEGURIDAD DE LAS PERSONAS	SISTEMA BALIZAMIENTO
Administración de Parques Nacionales	Madera de coihue. Long. 40 m. Ancho 4 m.	No posee.	No posee.	Posee barandillas en todo el perímetro de su estructura de 90 cm	No posee. Si cuenta con iluminación en su extremo siendo visible a gran distancia.

• **Puerto Quettrihue**

Ubicación: Lago Nahuel Huapi, extremo Sur Península Quettrihué

ADMINIS- TRADOR	CARACTERISTI- CAS	SISTEMA CONTROL CONTAMINA CION	SISTEMA DE LUCHA CONTRA INCENDIO	SISTEMA SEGURIDAD DE LAS PERSONAS	SISTEMA BALIZAMIENTO
Administración de Parques Nacionales	Madera de coihue y ciprés. Long.: 80 m. Ancho: 6 m. Posee techo y barandillas en su parte inicial. Long.T. 80 m. Ancho: 6 m.	No posee. Cuenta con dos (2) depósitos de residuos que cubre la necesidad de dicho muelle y además existen carteles de prevención de incendios y contaminaci ón colocados por Parques Nacionales.	No posee.	No posee.	Cuenta con iluminación mínima sobre muelle.

• **Puerto Bustillo**

Ubicación: Lago Futralufquen (Lat. S 42°20'14" - Long. W 72°10'10")

ADMINIS- TRADOR	CARACTERISTI- CAS	SISTEMA CONTROL CONTAMINA CION	SISTEMA DE LUCHA CONTRA INCENDIO	SISTEMA SEGURIDAD DE LAS PERSONAS	SISTEMA BALIZAMIENTO
Administración de Parques Nacionales.	Son 2 muelles: principal de 20 m largo por 2 m ancho y el secundario de 10 m por 2 m de ancho. Ambos de madera coihue y ciprés con techo y paredes laterales. (utilizado para guarda embarcaciones comerciales).	Existe un depósito de residuos con capacida d adecuada en proximida des al muelle.	Posee un matafuego tipo ABC cap. 20 kg.	Posee techo y paredes laterales aptas para el resguardo de embarcacione s comerciales y deportivas y el tránsito de personas.	No posee. Cuenta con corriente eléctrica alimentada por generador. Se utiliza durante horas diurnas.

• **Puerto Limonao**

Ubicación: Costa SW lago Futralufquen

ADMINIS- TRADOR	CARACTERISTI- CAS	SISTEMA CONTROL CONTAMINA CION	SISTEMA DE LUCHA CONTRA INCENDIO	SISTEMA SEGURIDAD DE LAS PERSONAS	SISTEMA BALIZAMIENTO
Administración de Parques Nacionales.	Madera, forma "L", primer tramo de acceso techado con barandillas. Long. 10 m. por 2 m. ancho. Muelle Principal Long: 30 m. ancho: 2 m.	Cuenta con 1 depósito de residuos próximo al acceso del muelle.	Cuenta con un matafuego de 20 Kg. tipo ABC.	Primer tramo barandillas de 80 cm y el resto no posee. No cuenta con salvavidas circulares.	No posee. Cuenta con energía eléctrica suministrada por un generador.

- **Puerto Chucao**

Ubicación: Margen E Lago Menéndez

ADMINIS- TRADOR	CARACTERISTI- CAS	SISTEMA CONTROL CONTAMINA CION	SISTEMA DE LUCHA CONTRA INCENDIO	SISTEMA SEGURIDAD DE LAS PERSONAS	SISTEMA BALIZAMIENTO
Administración Parques Nacionales	Madera de ciprés. Long. 30 m. Ancho: 2 m. con cobertizo y resguardos laterales.	No posee.	No posee.	Posee techo y paredes laterales.	Cuenta con energía eléctrica por generador.

- **Puerto Sagrario**

Ubicación: Margen NW Brazo Norte Lago Menéndez

ADMINIS- TRADOR	CARACTERISTI- CAS	SISTEMA CONTROL CONTAMINA CION	SISTEMA DE LUCHA CONTRA INCENDIO	SISTEMA SEGURIDAD DE LAS PERSONAS	SISTEMA BALIZAMIENTO
Administración de Parques Nacionales	Madera. Long. 20 m. Ancho: 2 m.	No posee. Necesarios: 2 depósitos.	No posee. Necesarios: 2 matafuegos triclase.	No posee. Necesarios: 2 salvavidas circulares con su correspon- diente driza	No posee

• **Puerto Lago Puelo**

Ubicación: Lago Puelo (Lat. S 45°23'21" - Long. W 66°11'24")

ADMINIS- TRADOR	CARACTERISTI- CAS	SISTEMA CONTROL CONTAMINA CION	SISTEMA DE LUCHA CONTRA INCENDIO	SISTEMA SEGURIDAD DE LAS PERSONAS	SISTEMA BALIZAMIENTO
Administración de Parques Nacionales	Muelle principal es de madera de 50 m. largo por 4 m. ancho.	Cuenta con un (1) depósito de residuos en proximidad del mismo.	No posee.	No posee.	No posee.

• **Puerto San Martín de los Andes**

Ubicación: Sudeste L° Lacar, frente a ciudad S. M. de los Andes

ADMINIS- TRADOR	CARACTERISTI- CAS	SISTEMA CONTROL CONTAMINACION	SISTEMA DE LUCHA CONTRA INCENDIO	SISTEMA SEGURIDAD DE LAS PERSONAS	SISTEMA BALIZAMEN TO
Administra- ción de Parques Nacionales	Construcción madera de la zona. Actividad: apostadero de buques de transporte de pasajeros y puerto de zarpada/arribo de embarcaciones deportivas en general.	No posee bandeja colectora de combustible. Desechos de sentina se almacenan en tambores de 200 l. ubicados en tierra. Por su operatividad corresponde que posea sistema de carga de combustible por tubería, bandejas colectoras y depósitos adecuados para recepción de residuos provenientes de los buques, como basuras, aguas sucias, etc.	Posee 2 matafuegos portátiles tipo ABC de 5 kg. c/u. Por su infraestructura (construcción de madera) y operatividad corresponde que posea un sistema más adecuado.	Cuenta con barandas de 1 m. de altura, 2 salvavidas circulares con drizas reglamentarias dispuestos en la cabecera del puerto, en proximidades del lugar de embarque de pasajeros. El sistema es seguro para las personas que lo transitan.	No posee.

- **Puerto Canoa**

Ubicación: Noroeste del L° Huechulafquen

ADMINIS- TRADOR	CARACTERISTI- CAS	SISTEMA CONTROL CONTAMINACION	SISTEMA DE LUCHA CONTRA INCENDIO	SISTEMA SEGURIDAD DE LAS PERSONAS	SISTEMA BALIZAMIENTO
Empresa Hostería "De Las Aventuras"	Construcción madera de la zona. Actividad: apostadero de buque (catamarán) de transporte de pasajeros/turistas.	No posee bandejas colectoras ni depósitos adecuados. Por su operatividad corresponde que los posea.	Posee 3 extintores portátiles tipo ABC.	Posee un buen sistema de seguridad para las personas: barandas y un salvavidas circular con su respectiva driza reglamentaria colocado durante la realización de las excursiones lacustres.	No posee.

### 3.2.- ANALISIS DE LA OFERTA TURISTICA Y RECREATIVA ACUÁTICA EN LA REPUBLICA ARGENTINA

#### 3.2.1.- ACTIVIDADES RECREACIONALES<sup>15</sup>

Se entiende por recreación a "cualquier tipo de uso que el hombre haga de su tiempo libre, siempre que este uso se realice en una actitud placentera, siendo por lo tanto el turismo una forma particular de recreación".<sup>16</sup>

Se define como actividad recreacional "a aquella que la persona realiza en el escenario de su lugar de residencia o en su entorno inmediatamente accesible, en un tiempo reducido y con frecuencia fraccionado por las implicancias de la vida cotidiana".<sup>17</sup>

Las actividades recreacionales son de tiempos cortos de duración y la mayor parte de ellas son de carácter urbano o se pueden realizar en la periferia de las ciudades, siempre y cuando que el radio de influencia no se exceda de dos horas de distancia en tiempo, para un viaje promedio de ida o de regreso. Este tipo de salidas, en la cual las personas regresan

<sup>15</sup> Boullón, Roberto C., "Las Actividades turísticas y Recreacionales: El hombre como protagonista", México, D.F., Editorial Trillas S.A., 1983, pp. 91-100.

<sup>16</sup> Acerenza, Miguel Angel, "Administración del Turismo" vol.1, Editorial Trillas, México, D.F., 1991.

<sup>17</sup> Mantero, Juan C., "Urbanizaciones turísticas del Litoral Atlántico" en: Aportes y Transferencias, Año 5, Vol.2, 2001, pp. 11-54.

a su lugar de residencia en el día, se las denomina "excursiones recreacionales", para diferenciarlas de las excursiones turísticas que son aquellas que se realizan para visitar un centro turístico y se pernocta fuera del lugar de residencia habitual.

Actualmente la mayor cantidad de viajeros con fines turísticos procede de las ciudades ya que estos cuentan con mayor información sobre las diferentes alternativas y experimentan una mayor necesidad y deseo de salir fuera de su ciudad en sus vacaciones.

Los viajes que se realizan por razones de salud, negocios, trabajo, reuniones o cualquier tipo de trámites, le quitan el atractivo a el mismo y lo convierten en obligatorios. Los viajes no obligatorios, que se consideran netamente turísticos, tienen otras motivaciones que influyen en la decisión de viajar, estas son:

- Por hedonismo: tal como pasarla bien, conocer gente, vivir nuevas experiencias, tomar sol, no hacer nada, etc..
- Por deseo de cambio: búsqueda de un quiebre con la vida cotidiana o hacia las presiones de la vida en la ciudad.
- Por razones culturales o educacionales: deseo de conocer ciudades antiguas, modernas, obras de arte, de arquitectura, restos arqueológicos, parques nacionales, etc. También entran en esta categoría, los congresos, ferias, convenciones, cursos.
- Para descansar: supone el agotamiento motivado por la edad, obligaciones, trabajo, la familia.
- Para efectuar compras: adquirir artesanías del lugar, o comprar objetos conocidos a un menor precio.
- Para practicar deportes: personas que viajan atraídas a algún sitio para practicar su deporte favorito, tal como montañismo, esquí, caza, pesca, buceo, entre otros.

### *3.2.1.1.- Características de las actividades turísticas y recreacionales*

Para poder profundizar en su conocimiento, luego de la experimentación y observación se detectaron tres variables:

1. ***La especie de la actividad***, se refiere a las diferentes clases en que se puede clasificar las actividades turísticas, tomando en cuenta las características de los distintos atractivos y las cosas que el turista puede realizar en ellos. Las diferentes clases se pueden dividir en cinco categorías:
  - Esparcimiento
  - Visitas culturales
  - Visitas a sitios naturales
  - Deportivas
  - Asistencia a acontecimientos programados
2. ***La naturaleza de la actividad***, implica tomar como sujeto de análisis al turista o recreacionista para investigar su comportamiento y actitud durante la visita a un atractivo o el uso de algún servicio específico.

La participación del turista puede variar en:

- Naturaleza de la actividad: el turista es protagonista o espectador
- Formas de realizar la actividad: individual o en grupo
- La actividad produce concentración

3. ***La estructura de la actividad*** , depende de dos factores:

- La intensidad de la actividad que investiga la importancia de la misma, a través del número de turistas que la practican, y su duración en cuanto a los días y las mejores horas del día en que llega a su máxima expresión.
- La distribución en el espacio, que sirve para analizar y resolver las formas de ocupación del territorio y las necesidades de superficie de cada actividad.

Hoy día el hombre urbano está cada vez más alienado, por tal motivo está continuamente buscando realizar actividades que lo conduzcan a satisfacer sus necesidades. Gran parte de éstas actividades las dedica a recrearse y a viajar. Las empresas que se dedican a organizarlas, quieren captar este mercado potencial, investigando y haciendo un diagnóstico para verificar hacia donde se dirige la tendencia, para luego ofrecerlas en el mercado. Actualmente vemos que hay un gran auge sobre todo lo que tiene que ver con los deportes de aventura, por tal motivo el presente trabajo pretende posicionar a las actividades recreativas, con énfasis en las de aire libre, realizándolas en el medio acuático, ya sea en el mar, lagos, ríos o lagunas de la República Argentina.

A pesar de que existe una reivindicación por los espacios naturales, en el cual debemos actuar de manera ordenada ya que va a ser el sostén de la actividad y es en éste espacio dónde nos vamos a desenvolver. Por tal motivo hay que planificar para poder mantener los estándares de calidad del lugar y así poder cumplir con las expectativas de los usuarios.

Además es necesario incorporar instalaciones, equipamientos y facilidades para que se puedan desarrollar las actividades tanto de esparcimiento como deportivas, realizándolas de ésta manera en forma plena para el usuario, y no siendo éste un simple espectador sino protagonista de la acción.

### 3.2.2.- TURISMO DEPORTIVO

En la actualidad ha cobrado mucha importancia el deporte dentro de las actividades de tiempo libre. Nuestro sistema de vida, sobre todo en las grandes ciudades, obliga al sedentarismo, se hace poco ejercicio y hay falta de contacto con la naturaleza, por tal motivo esta adquiriendo una notable influencia el deporte, el cual, para muchas personas es una motivación primordial de viaje. Al carecer de tiempo libre para dedicarlo a este tipo de actividades, las personas están decididas a realizarlas en sus vacaciones, mediante el desplazamiento a un entorno natural nuevo y atractivo para su desarrollo.

Están surgiendo actualmente innumerables empresas de servicios turísticos que se dedican a la organización de actividades deportivas innovadoras, aprovechando espacios

naturales adecuados para la práctica de cada deporte e instalando la infraestructura necesaria para su puesta en marcha y comercialización.

No cabe duda, por lo tanto la importancia que el turismo deportivo está adquiriendo en nuestro país, y la tendencia futura parece que continúa hacia ese camino, y con grandes posibilidades de crecimiento y diversificación.

En el deporte se pueden adoptar dos actitudes completamente distintas:

### 3.2.2.1.- *Deportista Activo*

Es aquella persona que participa en la práctica de un deporte, de mayor o menor riesgo o con mayor o menor intensidad. Se puede clasificar a los deportes en:

- Adaptables: aquellos que no requieran de una determinada forma física o de unas aptitudes definidas, y que pueden practicarse en cualquier lugar del mundo. Un mejor estado físico, la edad o una determinada aptitud van a determinar la intensidad del ejercicio. Entre ellos podemos citar: (siempre con referencia a los que se pueden realizar en el medio acuático)
  - Pesca: fluvial, marítima, lacustre.
  - Náutica: es una actividad tradicional desarrollada desde hace muchos años, pero en la actualidad, con la incorporación de nuevas modalidades deportivas, vuelve a tener auge, con embarcaciones de vela, de motor y mixtas.  
Su infraestructura principal son los puertos, tanto públicos como privados. Nuestro país dado que posee un gran potencial en kilómetros de costa, en ríos, en lagos, en lagunas, es un paraíso para desarrollar todo tipo de deportes náuticos y sobre todo por el escenario natural en el cual está enmarcada la actividad.
- Agresivos: actualmente están surgiendo una serie de deportes, llamados de aventura. Este tipo de actividades van dirigidas a personas con una mínima forma física, y para su práctica es necesaria una aptitud que, en menor o mayor grado, dependerá del deporte que se practique. Entre ellos destacamos los siguientes: (siempre con referencia a los que se pueden realizar en el medio acuático)
  - Piragüismo: descenso de ríos, de suave caudal, en piraguas de una ó dos personas, en canoas o kajaks.
  - Esquí: con varias modalidades, ya que además del sistema tradicional, existe el esquíboard, sobre tablas; el windesquí, con vela de wind, etc.
  - Esquí Acuático : El esquiador es remolcado por una lancha y se desliza sobre dos tablas o bien una sola si es que practica monoesquí. No es necesario tener buen estado físico, sólo depende de una buena técnica que puede ser fácilmente adquirida. Quienes tengan un nivel más avanzado podrán practicar slalom con distintas longitudes de la cuerda.
  - Vela: navegación en pequeñas embarcaciones, ya sea en pantanos o en el mar.
  - Windsurf: navegación en el mar, con tablas de vela aprovechando la propulsión eólica.
  - Hydrospeed: descenso de ríos rápidos en embarcaciones especiales llamadas, ginys.



- Rafting: consiste en descenso de ríos de montaña con rápidos utilizando balsas neumáticas que son impulsadas por la corriente del río y dirigidas por los tripulantes con pequeños remos. Es necesario contar con la ayuda de un guía y equipo especial ( chaleco salvavidas, trajes para agua, casco ). Los ríos se clasifican según el grado de dificultad en: Grado I, muy fácil; Grado II, fácil; Grado III, intermedio; Grado IV, difícil; Grado V, muy difícil; Grado VI, extremadamente riesgoso.
- Jets-sky: carreras de velocidad con motos de agua.
- Bus-bob: descenso por el río en una barca especial de forma alargada, en la que montan todos los participantes.
- Fotografía submarina
- Buceo deportivo
- Wakeboard: este creciente deporte es una mezcla de surf, snowboard y esquí acuático. Tiene gran repercusión entre los más jóvenes. El esquiador es remolcado por una lancha y se desliza en una tabla de igual forma que en el surf o en patineta. A diferencia del esquí se pueden realizar saltos y piruetas en el aire que requieren de pericia y de una embarcación preparada a tal efecto. Para ello se necesita de una torre o un mástil instalado en la embarcación de remolque para ayudar a levantar al esquiador en el momento del salto. También es necesario que la embarcación produzca una ola considerablemente alta para que el esquiador pueda realizar saltos de gran altura.
- Parasail: es un paracaídas de arrastre que permite que una persona se eleve en el aire hasta 70 metros de altura remolcado por una lancha, dando la sensación de vuelo autónomo. Esto es el equivalente a un edificio de 20 pisos, pero la altura del vuelo se puede regular de acuerdo a lo deseado. Para realizar el despegue se requiere un terreno frente al río o lugar donde se va a realizar la actividad, que se encuentre libre de obstáculos para ascender o descender sin accidentes. Para realizar el paseo es necesario la utilización de un chaleco salvavidas, sobre el cual se coloca el arnés que sujetará a la persona colgando del parasail.
- Banana Inflable: sin peligros y con mucha emoción y adrenalina, se pueden divertir y refrescar por encima de las olas cabalgando y paseando por frente a las playas. Se trata de un gomón inflable de forma tubular con asientos para varios pasajeros que son remolcados desde una lancha. Todos los que la utilicen deberán llevar chalecos salvavidas. Cuando están todos en posición se inicia el paseo y de a poco se va incrementando la velocidad según el gusto del pasajero. Se intentan curvas y atravesar olas para dar mayor emoción al paseo. Si los participantes saben nadar, se puede provocar el vuelco de la banana para mayor diversión.
- Arqueología subacuática: El equipo organiza periódicamente distintos tipos de actividades destinadas a difundir, promover y concienciar al público general acerca del patrimonio cultural subacuático. Se realizaron hasta la fecha decenas de cursos, conferencias y charlas didácticas relativos a esta temática y a las actividades desarrolladas por el Instituto en ese sentido. Los distintos ámbitos en los que se realizaron estas actividades de difusión incluyen escuelas públicas y privadas de distintos niveles, medios periodísticos nacionales e internacionales, instituciones científicas y académicas, y organismos vinculados a temas

relacionados como buceo, historia marítima, actividades náuticas, actividades culturales, etc.

Como resultado de estas actividades de difusión realizadas por el equipo de arqueología subacuática del INAPL dos instituciones protagónicas en lo que hace al ámbito naval de nuestro país, la Armada Argentina y la Prefectura Naval Argentina, trabajan en estrecha colaboración con nuestro programa en la investigación, protección y custodia del patrimonio cultural subacuático.

La exposición, denominada Corbeta Swift - dos siglos bajo el mar, fue realizada en el Centro Cultural Borges de la ciudad de Buenos Aires. En ella, junto a diversos paneles informativos y una instalación escenográfica que representa el trabajo subacuático, pudieron verse por primera vez en la ciudad de Buenos Aires más de 50 piezas arqueológicas, incluyendo vajilla de loza inglesa y porcelana oriental, botellas, vasos, copas y otros elementos de mesa, objetos personales de los tripulantes, diversos elementos correspondientes al equipamiento del barco, y piezas de armamento como municiones.

En este tipo de deportes el cliente se adapta a la infraestructura existente, dado que para ellos son secundarias, sí son exigentes en cuanto a las instalaciones necesarias para la práctica de los deportes.

#### 3.2.2.2.- *Deportista pasivo*

Son las personas que se limitan a acudir a los grandes acontecimientos deportivos para participar solamente como espectadores. Desde el punto de vista turístico, son importantes ya que generan cuantiosos beneficios económicos en aquellos lugares donde se producen de manera puntual los eventos.

### 3.2.3.- ATRACTIVOS PRINCIPALES EN PUERTOS MARÍTIMOS Y FLUVIALES

#### 3.2.3.1.- *Consejo Portuario Argentino*<sup>18</sup>

Esta institución, que viene funcionando desde 1992, nuclea en su seno a todos los puertos y terminales portuarias del país y a todas aquellas personas o instituciones que desarrollen actividades conexas y que contribuyan al logro de los objetivos del Consejo Portuario Argentino, que son fomentar el mejor desarrollo y desenvolvimiento de la actividad portuaria marítimo - fluvial, peticionando y actuando ante las autoridades públicas nacionales, provinciales y/ o municipales, o entidades públicas estatales o no, o

---

<sup>18</sup> Autores, varios, "*Puertos Argentinos*", Buenos Aires - Argentina, Manrique Zago Ediciones S.R.L., 1998, p. 103.

mixtas, respecto de los asuntos que hagan a la realización de sus objetivos institucionales y/o a la defensa de los intereses del sector.

Además, realiza estudios e investigaciones de sanciones o modificaciones de leyes o disposiciones, consecuentes para su gestión, fomentar al acercamiento y entendimiento recíproco entre los distintos sectores. Entre sus objetivos también se encuentra la organización y auspicio de conferencias, congresos, exposiciones, seminarios y demás actividades colaterales; mantener relaciones con instituciones similares en el extranjero. Además han tomado el compromiso de incrementar y perfeccionar las relaciones externas e internas y la participación activa con organismos nacionales e internacionales, cuyos fines compatibilicen con los de la institución.

A continuación se enumeran los puertos que pertenecen al Consejo Portuario Argentino junto a sus atractivos turísticos.

### *3.2.3.2.- Los puertos autónomos*

**Puerto Buenos Aires.** Se encuentra ubicado a la vera del río de La Plata, que lo conecta con el Océano Atlántico. El área portuaria metropolitana está constituida por los puertos de Buenos Aires y Dock Sud. El primero es el principal puerto argentino en la operación de contenedores y mercaderías de alto valor. Más de 60 compañías marítimas lo han elegido como puerto de escala debido a su estratégica ubicación y sus enlaces, tanto por las vías fluviales navegables como las carreteras y ferrocarriles. Además con los cambios estructurales acontecidos, éste comenzó a operar con niveles de calidad, en cuanto eficiencia, economía, costo y seguridad, lo que lo permitió ubicarse a vanguardia de los puertos latinoamericanos y a la altura de los estándares internacionales.

#### Atractivos

- Plaza del congreso: es el kilómetro cero de las rutas argentinas. Exhibe el monumento a Los Dos Congresos y la sede del Congreso Nacional. La Avenida de Mayo tiene hermosos edificios, el cual podemos mencionar el más antiguo café de la ciudad llamado Tortoni, que ofrece música de tango y jazz por la noche.
- Plaza de Mayo: rodeada por edificios simbólicos como el Cabildo, la Catedral y la Casa Rosada, sede de la presidencia de la Nación.
- Manzana de las Luces: reúne elementos históricos como la iglesia de San Ignacio que es la más antigua de la ciudad y túneles de la época colonial.
- Puerto Madero: se ubica entre la "City" y el río de La Plata. Se trata de diques y viejos depósitos totalmente reciclados, convertidos en modernas oficinas y lujosos restaurantes.
- Teatro Colón.
- Museos.
- Obelisco: un símbolo de la ciudad en la intersección de las avenidas Corrientes y 9 de Julio.

### Barrios Porteños

- Zona comercial y la "City": la calle peatonal Florida es un importante centro comercial y financiero.
- La Recoleta.
- Palermo.
- San Telmo: uno de los barrios más antiguos. Hay numerosas tanguerías y en la Plaza Dorrego se celebra cada domingo la pintoresca Feria de Antigüedades de San Pedro Telmo.
- La Boca: Barrio de los primitivos moradores genoveses. Los puntos importantes son la calle Caminito y la cancha "La Bombonera", sede del club de fútbol Boca Juniors.

### Atractivos cercanos

- Islas del delta del río Paraná: Tigre es el punto de partida para visitar numerosas islas que forman el Delta del Paraná en su desembocadura en el Río de la Plata, donde se encuentran residencias, hosterías y clubes deportivos. Desde el puerto fluvial de Tigre se emprenden excursiones por el delta y hacia la Isla Martín García ( reserva natural e histórica ). Se puede optar por la excursión al Tren de la Costa, que en su recorrido de 15 Km atraviesa los partidos de Vicente López, San Isidro, San Fernando y Tigre. El Parque de la Costa, ofrece diversos espectáculos y atracciones mecánicas.
- Nuestra señora de Luján: en Luján, al oeste de la ciudad de Buenos Aires, se halla la basílica donde se encuentra la patrona de la República Argentina. También se pueden visitar el Cabildo, Casa del Virrey, Complejo Museográfico Enrique Udaondo. En la zona hay numerosas estancias y confortables cabañas que ofrecen alojamiento y actividades recreativas.
- San Antonio de Areco: se trata de un importante centro agrícola y ganadero que conserva sus calles empedradas, casonas y edificaciones del siglo XIX.

**Puerto Bahía Blanca.** El complejo portuario Bahía Blanca está constituido por instalaciones a lo largo de 25 Km sobre la costa norte de la ría de Bahía Blanca. La vinculación ferroviaria y carretera con el resto del país es total y se la compara con la que tiene el Puerto de Buenos Aires.

### Atractivos

- Museo de Arte Contemporáneo.
- Museo de Ciencias.
- Museo Histórico Municipal.
- Museo del Puerto.
- Museo de la Aviación Naval.
- Parque Independencia - Zoológico y Botánico: depende del Departamento de Parques Municipales perteneciente a la Secretaría de Obras y Servicios Públicos, se encuentra ubicado dentro del Parque Independencia.
- Centro Histórico: el alcance físico del llamado Centro Histórico está determinado fundamentalmente por la plaza fundacional y sus manzanas aledañas.
- Plaza Rivadavia: tuvo distintas funciones a lo largo del tiempo: corral de animales, paseo cercado con puertas de hierro en sus esquinas y finalmente la plaza abierta.

Recibió a su vez, diferentes denominaciones, y finalmente en 1.880 en el plano del agrimensor Pedro Pico aparece con el nombre actual: Plaza Rivadavia. El diseño de la plaza es de neto corte francés, con simetría bilateral, debido a que dispone de un monumento central con sus diagonales materializadas, y a la misma distancia se ubican los monumentos donados por las entidades extranjeras en direcciones opuestas.

- Monumento a Rivadavia.
- Monumento a la comunidad Israelita.
- Fuente de los Ingleses: está realizada en mármol de carrara, su planta es triangulada teniendo un obelisco, también realizado en mármol como remate.
- Palacio Municipal: se destacan la torre del edificio (de 42 metros de altura), la que conjuntamente con las escalinatas de acceso forman un importante eje; su construcción retirada de la línea municipal, y las rampas curvas de acceso, típico ejemplo de los port - cohere francesas.
- Catedral Nuestra Señora de la Merced.
- Banco de La Nación Argentina: la construcción del edificio demandó cuatro años, culminándose en 1.921. Fue la primera construcción en la ciudad en contar con una estructura metálica.
- Palacio de Tribunales: fue en su época el edificio de mayor altura ubicado frente a la plaza Rivadavia, con sus 33 metros de altura, que comprende la planta baja y los cinco pisos.
- Aduana.
- Bolsa de Comercio (antiguo Banco Español).
- Biblioteca Rivadavia.
- Antiguo Banco hipotecario Nacional.
- Club Argentino: la construcción del edificio data de 1.910, año en el cual se había conformado la sociedad constructora del Club Argentino, cuyo objetivo era erigir el edificio para la sede del club. En el Club se llevaron a cabo varias reuniones a las cuales asistieron personalidades destacadas como el presidente de Estados Unidos Teodoro Roosevelt, Marcelo T. de Alvear, o el gobernador de la provincia de Buenos Aires Valentín Vergara.

**Puerto Quequén.** Está situado en el sur de la provincia de Buenos Aires, en la desembocadura del río Quequén grande. En su margen derecha está la ciudad de Necochea y sobre la margen izquierda, Quequén. Una vasta red de rutas vinculan al Puerto Quequén con diversos puntos del país y del exterior. Este canaliza la exportación de los excedentes agrícolas de su extenso hinterland. Convirtiéndolo en el centro de cargas de la Provincia de Buenos Aires y en uno de los puertos más importantes del país.

Una de sus ventajas es su proximidad con el Océano Atlántico, con profundidades naturales de 46 pies que se alcanzan a solo 1.500 m de la boca de entrada a la estación marítima.

#### Atractivos

- Bahía de los Vientos.
- Costa Bonita.
- El Faro.

- Estación Hidrobiológica - Museo de Fauna Regional.
- Monumento a la Gesta de Malvinas.
- Parroquia Nuestra Señora de la Merced.
- Playas de Quequén.
- Puerto Quequén.
- Ribera del Quequén.

#### Localidades del municipio

- Jorge Claraz .
- Juan N. Fernández.
- Nicanor Olivera Est. La Dulce.
- Quequén.
- Ramón Santamarina.
- **Necochea** (Cabecera del municipio)

El turismo en Necochea tuvo un comienzo incipiente cuando sus propios habitantes aprovecharon de las inmensas playas para disfrutar de los placeres del mar.

#### Actividades que se pueden desarrollar: ( en Necochea )

4 x 4 - Aventura - Cabalgatas - Cabalgatas Organizadas - Campamentismo - Canotaje - Ciclismo - Congresos y Convenciones - Fotografía - Golf - Histórico y Cultural - Kayakismo - Motonáutica - Mountain Bike - Natación - Náutica - Negocios - Pesca - Pesca deportiva del pejerrey - Recreación - Rural y Tradición - Safari Fotográfico - Sandbord - Sol y Playa - Surf - Trekking - Visitas Guiadas - Wind Surf -

#### Sitios de interés:

- Complejo Casino.
- Complejo Recreativo "Lago de los Cisnes".
- Cueva del Tigre.
- Cultivos Lawen.
- Estación de Piscicultura.
- Festival del Folklore.
- Festival del Niño.
- Laguna "El Porvenir".
- Las Grutas.
- Médano Blanco.
- Médano de la Mesa.
- Museo Histórico Regional.
- Museo Municipal de Ciencias Naturales.
- Museos del Grabado.
- Paraje "Las Cascadas".
- Parque Miguel Lillo.
- Parroquia Santa María del Carmen.
- Plaza Dardo Rocha.
- Puente Colgante.

- Punta Negra.
- Río Quequén.
- Villa Balnearia.

**Puerto Santa Fe.** Se halla ubicado sobre un canal artificial, a la altura del kilómetro 584 del río Paraná. Sus accesos terrestres son a través de rutas nacionales, la autopista Santa Fe - Rosario y por el ferrocarril, que lo interconectan con Chaco, Santiago del Estero, Tucumán, Salta, Jujuy, Córdoba, San Juan, Mendoza, Chile y Bolivia.

#### Atractivos

- Templo de Santo Domingo, de mediados de siglo XVII.
- Iglesia de la Compañía.
- La Casa de los Aldao.
- Convento de San Francisco.
- Museo Histórico.
- Museo Etnográfico Colonial.
- Museo del Indígena.
- Museo Provincial de Bellas Artes.
- Museo de Ciencias Naturales "Florentino Ameghino".

#### Actividades y sitios de interés:

- Alto Verde, pintoresco pueblo de pescadores en la Isla Sirgadero.
- San José del Rincón, edificios coloniales y Museo de la Costa. Muchos santafesinos tienen aquí segundas residencias, y el camping y la pesca son pasatiempos favoritos.
- Paseo por las islas.
- Visita a Paraná y Túnel Subfluvial.
- Cayastá, lugar donde fue la primera fundación de Santa Fe.
- San Carlos: fábrica de cristales.
- Deportes náuticos.

**Ente Administrador Puerto Rosario.** Rosario se encuentra en el extremo sudeste de la provincia de Santa Fe, sobre la margen derecha del río Paraná, a 300 Km de la ciudad de Buenos Aires, y a 150 Km al sur de la capital provincial. Esta vinculado con las principales rutas nacionales y regionales, y cuenta con el ingreso directo de ferrocarriles.

Este ocupa una posición geográfica estratégica en el marco del sistema multimodal de transporte de la Argentina y del Cono Sur, enclavado en el centro del corredor bioceánico que, hacia el este, une Rosario con el Pacífico a través de Córdoba y Cuyo hasta Valparaíso ( Chile ). Por otro lado hacia el Atlántico, el Puente Rosario - Victoria conecta toda la provincia de Entre Ríos y el litoral sur de Brasil en forma directa con dicho puerto.

#### Atractivos

- Monumento Nacional a la Bandera.
- Museo Histórico Provincial "Dr. Julio Marc".
- Museo de la Ciudad.

- Museo Municipal de Bellas Artes "Juan B. Catagnino".
- Museo Barnes de Arte Sacro.
- Museo Provincial de Ciencias Naturales "Dr. Angel Gallardo".
- Complejo Municipal Astronómico Educativo de Rosario.
- Museo del Paraná y las Islas.
- Acuario Provincial de Rosario.
- Paseo del Siglo.
- Fuente de Aguas Danzantes.
- Barco Ciudad de Rosario: excursiones náuticas.
- Balnearios y playas sobre el río.
- Pasaje Juramento.
- Basílica Catedral Santuario Nuestra Señora del Rosario.
- Deportes acuáticos: clubes náuticos, se realizan regatas, prácticas de deportes náuticos.
- Balneario La Florida.
- Puente Rosario - Victoria

### 3.2.3.3.- Los Puertos de la provincia de Buenos Aires

**Puerto Dock Sud.** Está situado en el sector sur del área delimitada por el Riachuelo y el Río de la Plata. Desde el punto de vista de las vías de acceso, tanto terrestres como férreas está muy bien posicionado y que le permiten conectarse con el sistema nacional de carreteras y ramales ferroviarios hacia el interior del país y al corredor bioceánico hacia el Pacífico.

Este se ha transformado en una estación marítima multipropósito, es netamente operativo y su función es de carga y descarga de mercaderías. Se pueden destacar tres actividades principales; el sector petroquímico, la terminal de contenedores y el muelle de uso público.

Bajo la jurisdicción de este puerto se encuentran el Puerto de Tigre, San Isidro y Olivos.

#### a) Tigre

A fines del siglo XVIII, comenzó a crecer -espontáneamente- un poblado próximo a la desembocadura del río Las Conchas. Ese pueblo incipiente fue destruido por un temporal en el año 1805. El lugar se repobló transcurridos muy pocos años y el puerto se emplazó en dirección a la desembocadura del río Tigre. La importancia adquirida por esta nueva rada determinó su nombre actual. Uno de los mayores atractivos de esta ciudad es la Estación Fluvial, sitio desde donde parten incesantemente lanchas colectivas de pasajeros que recorren el Delta en todas direcciones: llevan a los isleños a sus hogares o bien conducen a las numerosas personas que, sobre todo los días festivos, se encaminan a las quintas, casas de fin de semana, recreos, o que quieren dar un paseo circular para gozar del río y de un paisaje hermoso. Desde el Paseo Victorica, que bordea al río Luján, se presencia el paso constante de botes a remo, de cuya placentera travesía son puntos de partida las rampas de los numerosos clubes establecidos a la vera de ese curso de agua. Así mismo, se



contemplan lanchas y embarcaciones de vela. También, lanchones cargados de maderas o de frutos que movilizan la producción del Delta y terminan su recorrido en los muelles y embarcaderos del Mercado de Frutos. Por tierra, se llega a este mercado por la calle Sarmiento, en dirección al río Luján. Hay instalados allí numerosos puestos de venta donde el visitante puede adquirir plantas, frutos y artículos artesanales de mimbre y paja, como así también quesos, embutidos y otros comestibles.

En cuanto a la ciudad misma, la avenida D. M. Cazón, que corre en sentido transversal al río Tigre, es la arteria en torno a la cual se estructuran núcleo comercial y centro cívico: bancos, comercios, el edificio de la Municipalidad. Ella es, además, la vía de enlace con la ciudad de Buenos Aires.

Anualmente, el 4 de agosto, se conmemora el desembarco de Liniers en la ciudad durante la primera Invasión Inglesa de 1806. El 31 de octubre se festeja el día del Isleño, y el 8 de diciembre se honra a la patrona de la ciudad, la Virgen Inmaculada Concepción.

#### b) San Isidro

Esta localidad se desarrolló en torno a una capilla construida por don Domingo de Acassuso, devoto de San Isidro Labrador, quien la fundó el 14 de octubre de 1706. Aunque no sustraída del proceso de crecimiento industrial sobrevenido décadas atrás, que mudó la fisonomía de zonas conurbanas de la ciudad de Buenos Aires, San Isidro es, sin embargo, residencial. Calles umbrosas, de irregular trazado, tranquilas y flanqueadas por árboles corpulentos, ricas casas de los más diversos estilos: chalés normando, ranchos californianos, edificios de estilo francés o bien de líneas coloniales, adornadas, todos ellos por bellos jardines.

En la parte céntrica hay numerosos comercios e importantes galerías, así como lujosas discotecas y confiterías que animan su vida nocturna. Es sede de relevantes instituciones deportivas que promueven la práctica de deportes náuticos y del rugby.

#### c) Olivos ( Partido de Vicente López )

El Puerto de Olivos está ubicado en el Km 15,900 canal costanero Río de la Plata, margen derecha. Normalmente se opera con arena y en menor medida con canto rodado. El puerto se halla habilitado para la importación y exportación de armas y explosivos (Ley 20.429 cap. II art. 11 inc. 4 Decreto Reglamentario 302/83 cap. III art. 33).

La ciudad de Vicente López tiene diversas características según los barrios. La zona cercana al Río de La Plata, en los barrios de Olivos, Vicente López, Florida y La Lucila tiene muchos clubes y lugares de esparcimiento. Gran parte de esos barrios son también residenciales con grandes mansiones y residencias de diplomáticos. Villa Martelli, Munro, Carapachay, Florida Oeste y Villa Adelina, son lugares de industrias, particularmente metalúrgicas, alimentarias y químicas.

Hay varios Centros Culturales Municipales, tales como el de Participación Cultural "Paseo de la Costa", en Vicente López, "Munro", "Quinta Trabucco", casa Municipal de la

Cultura, "Cine- TeatroYork", además de la Torre Ader, estilo S.XVIII, con el instituto de Investigaciones Históricas. Existen 7 Bibliotecas Populares en el partido de gestión privada, siendo la llamada "Vicente López y Planes" la más antigua con 30.000 volúmenes. El museo de la fundación Rómulo Raggio y el Teatro de Repertorio del Norte son otros espacios culturales que complementan la intensa actividad municipal.

El 10 de abril de 2000 los municipios de Tigre, San Isidro, Vicente López y San Fernando conformaron la "Región Metropolitana Norte", para resolver problemas comunes, promoviendo la autonomía local y el progreso armónico de todos los sectores de la región.

La misma está centrada en la costa norte del río de La Plata y las Islas del delta del Paraná, recibe a más de 120.000 automóviles por fin de semana. El corredor náutico dispone de espacios costeros de libre acceso, y también de marinas, guarderías, amarras y muelles. La navegación de ríos y arroyos, el alojamiento en quintas u hosterías, o la visita de islas en plena producción de madera, mimbre o frutihorticultura, son otras alternativas posibles. Las preferencias de sus visitantes son en materia deportiva y recreación, todas las variantes de la náutica. El remo, canotaje, yachting y la motonáutica congregan numerosos adeptos. Otra gran atracción con que cuenta la región, es su historia. Cuenta con museos, colecciones y archivos históricos, iglesias, casonas y otras construcciones de valor arquitectónico.

**Puerto La Plata.** Está ubicado sobre la margen sur del Río de la Plata, a 50 Km. al sudeste de la Capital Federal y a 10 Km de la ciudad de La Plata. Es un puerto con perfil industrial, lo cual seguramente se acentuará en el futuro, debido a la disponibilidad de grandes superficies y la cercanía de la Zona Franca.

#### Atractivos

- Museo de Ciencias naturales.
- Casa Curuchet.
- Centro Cultural Islas Malvinas.
- Museo Almafuerte.
- Zoológico.
- Paseo del Bosque.
- Anfiteatro Martín Fierro.
- Observatorio Astronómico.
- Museo Internacional del Muñeco.
- Catedral.

#### Actividades que se pueden desarrollar:

Congresos y Convenciones - Fotografía - Histórico y Cultural - Negocios -  
Visitas Guiadas.

#### Localidades del municipio:

- Abasto.
- Villa Elisa.

- City Bell: se puede visitar el Parque Ecológico y la República de los Niños.

**Puerto San Nicolás.** La ciudad se encuentra ubicada a sólo 70 Km de Rosario y a 240 Km de la Capital Federal, en el límite norte de la Provincia de Buenos Aires, frente al río Paraná y a las Islas Lechiguanas del delta entrerriano. Su canal de acceso es el cauce principal río Paraná. Sus formas de acceso son ferroviario y carretero. Este puerto es operativo y concentra una gran actividad Industrial y Cerealera

#### Atractivos

- Plaza Lavalle.
- Teatro Colón: Teatro Municipal "Rafael de Aguilar", fue inaugurado el 10 de agosto de 1908. Es una réplica del Teatro Colón de Buenos Aires en menor escala. Es sin duda uno de los logros arquitectónicos más importantes del país.
- Palacio de los Tribunales.
- Palacio de Correos.
- Casa de Domingo F. Sarmiento.
- Centro Cultural Borges.
- Museo de Arte Moderno.
- Museo de SADAIC.
- Museo Histórico y Numismático del Banco de la Nación Argentina.
- Museo Numismático del Banco Central de la República Argentina.
- Museo de la Policía Federal Argentina.
- Museo Mitre.
- Museo Histórico del Banco de la Provincia de Buenos Aires "Arturo Jauretche".
- Museo Judío de Buenos Aires "Dr. Salvador Kibrick".
- Santuario de la Virgen del Rosario de San Nicolás: En 1983 la ciudad comienza a recibir gran cantidad de peregrinos a partir del testimonio de una sencilla mujer de San Nicolás quien asegura haber presenciado la aparición de la Virgen del Rosario el 25 de septiembre del mismo año.
- Iglesia Catedral: su construcción llevó 30 años, la piedra fundamental fue colocada en 1854, tiene el rango de Catedral desde 1947, se encuentra bajo la advocación de San Nicolás de Bari.
- Casa de Felix Bogado.
- Antiguo Puerto de Cabotaje.
- Costanera, plaza náutica.
- Casa Barco .
- Planta Siderar.
- Barrio Somisa.
- Capilla Espíritu Santo.
- Circuito Automovilístico: se encuentra situado a la derecha del Arroyo del Medio. Es un circuito que se destina a carreras de motos y autos, contando el lugar con una zona densamente arbolada, y con su terreno en desniveles lo que le da una vista muy agradable.

#### Actividades al aire libre

- Balneario Municipal con un espejo de agua de 2 ha..
- Parque Gral. José de San Martín.
- descanso, ciclismo, cabalgatas, golf, deportes náuticos y pesca.

**Puerto San Pedro.** Está situado en el Km 227 del río Paraná, a solo una hora y media de Capital Federal. Es apto para cargar granos con destino a la exportación.

#### Atractivos

- Museo Osvaldo "Pato" Morresi.
- Lugar histórico Vuelta de Obligado.
- Parque Artístico: El Sueño del Tano.
- Iglesia Nuestra Señora del Socorro, patrona de la ciudad.
- Club Náutico San Pedro.
- Casa Museo Fernando García Curten.

#### Actividades

- práctica de motonáutica.
- pesca en muelle y embarcado con guías especializados.
- paseos en lancha.
- navegar.
- cabalgatas.
- paseos por el campo.
- playas sobre el río Paraná.

En tiempos de la Colonia, dentro del Pago de los Arrecifes, la zona próxima a la confluencia de los riachos Baradero y San Pedro se conocía como Rincón de San Pedro. Allí se estableció, a mediados del siglo XVIII, un convento recoleto de franciscanos. Alrededor de éste fue desarrollándose la población. Está ubicada a orillas del río Paraná, en una pintoresca zona barrancosa, rodeada de viveros de rosas y plantaciones de cítricos y durazneros. Relacionada con esta última actividad, se realiza en enero la Fiesta Provincial del Durazno.

Aún pueden observarse en su planta urbana algunos vestigios de la época colonial, representados, en viejas casonas con grandes patios, balcones y portales, características que el avance del progreso, con modernas construcciones, transforma rápidamente. En 9 de Julio y J. V. González, se alza el expresivo "Monumento al Indígena", obra del artista Miguel Prelato, en cuya parte posterior hay una poesía del poeta sampedrino Aníbal de Antón, referida al río Paraná y al lenguaje de los aborígenes.

Se destaca la hermosa Avenida Costanera, que bordea el río sobre barrancas que alcanzan una altura de treinta metros, en el bulevar Paraná, hay un mirador desde donde se puede contemplar la laguna de San Pedro y las islas del Paraná. Concita interés el puerto con importantes silos y elevadores de granos, lo cual permite el embarque de la producción cerealera en buques de ultramar.

**Puerto Zárate.** Sólo 50 minutos en automóvil separan Zárate de la Ciudad de Buenos Aires. El puerto está situado aguas arriba de la ciudad de Zárate, en el Km. 107, prestan servicios allí tres terminales privadas.

Atractivos

- Asociación Argentina de Pesca.
- Barrio Smithfield.
- Club de Pesca de Lima.
- Club de Pesca Gaybú.
- Costa Talavera.
- El Bajo.
- Iglesia Nuestra Señora del Carmen.
- Isla Botija.
- Palacio Municipal.
- Paseo Costanera.
- Plaza Mitre.
- Puente Zárate Brazo Largo.
- Quinta Jovita.
- Recreo Keidel.

Actividades que se pueden desarrollar:

- Turismo de Aventura.
- Cabalgatas.
- Campamentismo.
- Caza.
- Cicloturismo.
- Turismo Ecológico.
- Fotografía.
- Histórico y Cultural.

**Puerto Campana.** Se trata de una serie de muelles y terminales independientes situados todos en la margen derecha del río Paraná, aproximadamente en el Km. 97. Están ubicadas muy próximas a la ciudad de Campana.

La ciudad de Campana, tan cercana a la Capital Federal, de fácil acceso, y con muy buena infraestructura de servicios en rutas, es una opción diferente de recreación.

Atractivos

- Barrio Inglés.
- Casa de los Costa.
- Catedral Santa Florentina.
- Complejo Ferroviario Unión Nacional.
- Delta - Recreo Blondeau.
- Delta Campanense - La Isla.

- Día del Isleño.
- Estación Experimental Agropecuaria.
- Estación Nueva.
- Estación Vieja.
- Instituto Superior de Formación Docente.
- Museo del Automóvil Manuel Iglesias.
- Museo Ferroviario.
- Palacio Municipal.
- Paraná de las Palmas.
- Plaza Dr. Eduardo Costa.
- Primer Automóvil Argentino.
- Quinta Victoria.
- Reserva Natural Otamendi.
- Río Paraná de las Palmas.
- Salón de la Comunidad Británica.
- Talleres del ferrocarril.

Actividades que se pueden desarrollar:

Aventura - Cabalgatas - Campamentismo - Canotaje - Ciclismo - Cicloturismo - Ecológico - Histórico y Cultural - Natación - Náutica - Pesca - Recreación - Rural y Tradición - Trekking

Circuitos:

- Campana desde el Río.
- En bici Otamendi - sector Isleño.
- Histórico - Cultural.

Otras localidades:

- Los Cardales.
- Otamendi.
- Río Luján.

**Puerto Mar del Plata.** Está situado sobre el Océano Atlántico, unido con la ciudad de Buenos Aires por autopista a 400 Km. de distancia. Este está formado por dos sectores: sur y norte. El sector sur es de carácter comercial, y el norte es una base de la Armada Argentina. Entre ambos sectores existen instalaciones para la náutica deportiva.

Atractivos

- El partido de General Pueyrredón cuenta con 47 Km de playas, que constituyen sin lugar a duda su principal atractivo.
- Museos.
- Casino Central.
- Torreón del monje.
- Plaza Colón - Plaza del Milenio, en donde se encuentra la Fuente de Aguas Danzantes.
- Zoológico "El Paraíso".

- Establecimientos rurales: estancias, la casa de los pavos reales, granjas educativo/recreativas, etc.
- Gruta "Nuestra Señora de Lourdes".
- Punta Mogotes, complejo balneario y tradicional barrio.
- Puerto:
  - Banquina de los pescadores con sus típicas lanchas amarillas.
  - Reserva faunística de lobos marinos.
  - Reserva natural Puerto Mar del Plata.
  - Puerto Deportivo, en el espigón N°5 y en el espejo de agua que en él determina, se encuentran el Club Náutico, el Yatch Club Argentino, el Club de Motonáutica y el Centro Naval.
  - Complejo Comercial y Gastronómico.
- Laguna y Sierra de los Padres.

**Puerto Coronel Rosales.** Se encuentra ubicado en el Partido de Coronel de Marina Leonardo Rosales. La ciudad cabecera es Punta Alta, que se encuentra a 670 Km de la Capital Federal. Sus formas de acceso son marítimos, terrestres y a través del ferrocarril.

#### Atractivos

- Base Naval de Puerto Belgrano.
- Edificios Históricos de Punta Alta.
- Historia de Punta Alta.
- Pesca Deportiva.
- Puerto Rosales.
- Punta Ancla.
- Reserva Natural "Bahías Blanca, Falsa y Verde".

#### Actividades que se pueden desarrollar:

Aeromodelismo - Aventura - Cabalgatas - Campamentismo - Canotaje - Caza - Congresos y Convenciones - Ecológico - Fotografía - Golf - Histórico y Cultural - Kayakismo - Motonáutica - Natación - Náutica - Negocios - Paracaidismo - Pesca - Pesca deportiva del pejerrey - Recreación - Rural y Tradición - Safari Fotográfico - Sol y Playa - Tennis - Tiro - Visitas Guiadas - Vuelo a vela - Wind Surf -

#### Localidades del Municipio

Pehuen Co

#### Sitios de interés:

- Huellas Fósiles de Aves y Mamíferos extinguidos, es un yacimiento de huellas fósiles, único en el mundo ya que preserva huellas de 12.000 años de antigüedad.
- Las Rocas.

#### Actividades que se pueden desarrollar:

4 x 4 - Aventura - Cabalgatas - Campamentismo - Congresos y Convenciones - Ecológico - Fotografía - Histórico y Cultural - Kayakismo - Motonáutica - Náutica - Pesca - Pesca deportiva del pejerrey - Recreación - Safari Fotográfico - Sandbord - Sol y Playa - Visitas Guiadas - Wind Surf

#### Villa del Mar

Es una ciudad balnearia muy tranquila y con mucha vegetación. Las actividades que se pueden desarrollar son: Campamentismo - Canotaje - Ciclismo - Fotografía - Kayakismo - Motonáutica - Natación - Náutica - Pesca - Pesca deportiva del pejerrey - Sol y Playa - Wind Surf.

#### 3.2.3.4.- Los puertos patagónicos

**Puerto Ushuaia.** Se ubica dentro de la Bahía de Ushuaia. Está limitada al sudoeste por la península Ushuaia, que la protege de los vientos es esa dirección, y al sur y al sudeste por las islas y los islotes Bridge.

Los buques de pasajeros que recalán en este puerto austral operan generalmente en verano, siendo el pico en los meses de enero y febrero, aunque el tráfico suele iniciarse en septiembre.

#### Atractivos

- Museo del fin del Mundo: desde 1979 funciona allí el museo el museo local, posee grandes colecciones, una completa biblioteca y librería sobre la región.
- Museo Marítimo: desarrolla sus actividades en el pabellón N°4 del presidio. Puede recorrerse paso a paso la historia de este lugar.
- Paseo del Centenario: monumento que recuerda el centenario de la fundación de la ciudad y punto panorámico.
- Glacial Le Martial: ubicado en la Cadena del Martial, se ve una vista de la ciudad. Se puede llegar a él mediante una aerosilla.
- Lagos Escondido y Fagnano.
- Pingüinera: el puerto Almanza y y la Isla Martillo son puntos especiales porque en ellos se alberga una colonia numerosa de pingüinos.
- Estancia Haberton: data del año 1886, fue donada por el gobierno nacional al primer poblador blanco de Ushuaia, el Reverendo Thomas Bridges, proveniente de la Misión Anglicana.
- Parque Nacional Tierra del Fuego: constituye el área natural protegida más austral de la República Argentina y el único con costas marinas, abarcando una superficie de 63.000 hectáreas. El relieve es muy irregular, con una sucesión de montañas escarpadas, ríos y lagos. Se pueden llevar a cabo excursiones organizadas, caminatas, campamentismo, pesca deportiva, avistaje de aves y deportes náuticos en embarcaciones sin motor. Durante el invierno la zona es ideal para la práctica del esquí de fondo.



#### Actividades de interés

- Paseos marítimos: desde el muelle turístico, al lado del puerto, parten las embarcaciones que realizan excursiones por el Canal de Beagle, Isla de los Pájaros, Isla de los Lobos, faro Les Eclaireurs e islotes Bridges, que forman parte de las excursiones más cortas. Las más largas pueden llegar a Isla Martillo ( pingüinera ) , Estancia Heberton y Puerto Williams ( Chile ). Algunas embarcaciones realizan excursiones en forma no regular, a la Isla de los Estados, vuelta a Cabo de Hornos y Canales Fueguinos.
- Pesca: la temporada de pesca se extiende de noviembre a abril, distintos sectores del parque quedan habilitados para esta actividad.
- Zona franca, que permite la compra libre de impuestos.
- Deportes de invierno.
- Sobrevuelos alrededor de la ciudad y cercanías.
- Trekking.
- Cabalgatas.
- Travesías en 4 x 4.
- Safaris fotográficos.
- Cicloturismo.

#### Atractivos cercanos

- Antártida: existen itinerarios desde ocho días hasta dos semanas, las embarcaciones poseen todas las comodidades y confort necesarios para este tipo de viajes.

**Puerto Río Gallegos.** Ubicado frente al mar Argentino, sobre la margen sur de la ría del mismo nombre y cercano a la localidad de Río Gallegos.

Esta ciudad fue fundada el 19 de diciembre de 1885, en la margen Sur del río que debe su nombre al piloto Gallegos de la expedición de Magallanes. El primer gobernador de la provincia fue el Capitán de fragata Carlos María Moyano quien instaló su sede en Puerto Santa Cruz.

Es una importante ciudad patagónica, de activa vida administrativa y comercial. Planta de abastecimiento de YPF SA. Base naval y militar. Importantes frigoríficos para faenamiento de lanares. Desde la Av. Costanera, se observa la ría, por la cual el río Gallegos desemboca en el océano Atlántico. En dicho río, los aficionados a la pesca deportiva tienen oportunidades de lograr buenas truchas.

#### Atractivos

- Museo Provincial Mario Echeverría Baleta.
- Museo de los Pioneros.

**Puerto Punta Quilla.** Está ubicado sobre la margen sur de la ría de Puerto Santa Cruz, a 4,5 Km de su desembocadura en el Atlántico y a 17 Km de Santa Cruz. La ría constituye un excelente puerto natural, es abrigado y profundo.

**Puerto San Julián.** Se encuentra situado en la bahía San Julián. La ciudad está emplazada en una pintoresca bahía entre “Cabo Curioso” y “Punta Desengaño”, la Patagonia en San Julián te presenta todo su esplendor climático y pacífico y la ciudad forma parte de la meseta semiárida, con una cubierta vegetal típicamente esteparia.

Las excelentes playas, el clima árido, las temperaturas que rondan entre los 37 grados en verano y los -12 grados en invierno, el contacto con la naturaleza, el testimonio del pasado en pinturas rupestres que aún se conservan, áreas protegidas con especies animales únicas en el mundo, hacen de Puerto San Julián un lugar privilegiado en la inmensidad patagónica.

Con una población de alrededor de 6.000 habitantes, está ubicada en el centro costero de la provincia de Santa Cruz, a 3 Km de la Ruta Nacional 3, distante 400 Km de Comodoro Rivadavia hacia el Sur y 360 Km al norte de Río Gallegos.

La bahía y sus áreas aledañas sustentan importantes ecosistemas, con especies representativas del litoral Atlántico reunidas en una singular concentración, debido a las favorables características físicas de la zona, habiendo motivado la creación de la reserva natural Península de San Julián de algo más de 10.000 hectáreas, y que protege legalmente a la península que delimita la margen oriental de la bahía, siendo amparada la bahía misma por el estatus de Zona Protegida bajo uso limitado, constituyendo un ámbito propicio para la observación científica.

Su principal actividad gira entorno a su puerto donde se procesan conservas y enfriados para su exportación. Otra actividad de gran importancia es la minera. Se extrae de la zona arcillas, caolín, cobre y cloruro de sodio entre otros.

Sitios de interés:

- Museo Regional y de Arte Marino, muestra artefactos arqueológicos y piezas históricas procedentes de estancias locales, así como pintura y escultura.
- Pueden realizarse paseos en lancha a las islas Cormoran y Justicia.
- Se pueden observar variadísimas especies de avifauna marina.

**Puerto Deseado.** Se ubica en la margen norte de la ría Deseado, situado en la boca del mismo nombre. Aguas frías, azules y profundas, un mar infinito, bahías, acantilados y cabos son algunas de las imágenes que se capturan a lo largo y a lo ancho de los 965 kilómetros de la costa de Santa Cruz.

Bulliciosas colonias de aves marinas son el broche hacia un destino cautivante para los amantes de la naturaleza, la aventura, el desafío y los territorios vírgenes.

De norte a sur se ubica Puerto Deseado. Se accede a él desviándose de la Ruta Nacional número 3 hacia el este por la Ruta Nacional 281, a la altura de la ciudad de Fitz Roy.

Un paraíso para fanáticos de la fauna. Es una localidad costera conectada con el océano Atlántico a través de una ría.

Su actividad principal es la industria pesquera y un creciente auge del turismo. Hoy la ciudad de Puerto Deseado tiene alrededor de 9.000 habitantes.

#### Sitios y actividades de interés

- Camping Municipal "La Costanera", sobre la avenida homónima.
- Pesca deportiva en el ámbito del río: brótola, pejerrey, róbalo y tiburón o cazón.
- Se llevan a cabo en la ciudad interesantes eventos, entre ellos: Festival Patagónico de Jineteada, y la Peregrinación a la Gruta de Lourdes, en la primera quincena de febrero; en la segunda quincena del mismo mes, Expo Ría, Maratón y Festival de la Ría (musical). También en dicho mes, Exposición Rural de ganadería ovina.
- Excursiones náuticas por la ría o alta mar, para avistaje de la interesante fauna y avifauna que habitan el lugar.

**Puerto Caleta Paula.** Este puerto no hace mucho que ha sido inaugurado. se trata de una dársena rectangular excavada en tierra firme y vinculada al océano por un canal artificial.

La provincia de Santa Cruz, en la que se localizan los puertos de Caleta Olivia, Deseado, San Julián, Punta Quilla y Río Gallegos, cuenta con una variedad de atractivos, entre ellos su atractivo más famoso es el Glaciar Perito Moreno. En la costa encontramos una serie de ciudades dedicadas en su mayoría a la explotación petrolera, guardan reservas faunísticas y paisajes llenos de cañadones, incluida Río Gallegos, la capital provincial.

#### Atractivos:

- Glaciar Perito Moreno: la octava maravilla del mundo. Está dentro del Parque Nacional Los Glaciares, una extensa área cuyos hielos albergan una de las reservas de agua potable más importantes del mundo. Se encuentra rodeado de bosques milenarios.
- Monte Fitz Roy: un desafío para el andinista. Puntagudo, mole de piedra, a sus pies se encuentra El Chaltén, el pueblo más joven de la Argentina.
- La Cueva de las Manos, que posee pinturas que se estamparon nueve mil años atrás. El arte rupestre que guarda la misma, es el más antiguo que se conozca de los pueblos sudamericanos y que llevó a la Unesco a declararla Patrimonio Cultural de la Humanidad. Toda la zona que la rodea constituye un riquísimo yacimiento arqueológico y paleontológico.
- Los troncos de piedra mas grandes del planeta. A 250 kilómetros de Puerto Deseado, en el norte de la provincia, se encuentra el Bosque Petrificado de Jaramillo, un verdadero testimonio de lo que fue la Patagonia hace millones de años atrás.
- Las truchas cabeza de acero, sólo en Santa Cruz. Son unas especies muy buscadas por los fanáticos de la pesca. Están en el río Santa Cruz, en Comandante Luis Piedrabuena.
- Estancias: la posibilidad de alojarse y vivir el paisaje de estepa y cordillera. Ver cómo se faena o esquila el ganado. Pescar. Es lo que ofrecen las estancias de Santa Cruz, desparramadas por toda su geografía.

- Las reservas naturales: las costas de Santa Cruz, como las de toda la Patagonia, tienen el privilegio de ser generosamente habitadas y visitadas por especies animales únicas. La ría Deseado, único río de Sudamérica en donde el mar entra por su boca y ocupa hasta 40 kilómetros de su cauce, es una de ellas. Allí viven pingüinos, cormoranes, y lobos marinos. Cabo Blanco, también en Puerto Deseado, y Cabo Vírgenes, en Río Gallegos, otras reservas dignas de conocer.

#### Sus Ciudades

- El Calafate.
- El Chaltén.
- Los Antiguos.
- Río Gallegos.
- Puerto Deseado.
- Caleta Olivia.
- Puerto San Julián.
- Los Antiguos.
- Pico Truncado.
- Comandante Luis Piedrabuena.

**Puerto Comodoro Rivadavia.** Está ubicado, junto a la ciudad de Comodoro Rivadavia, en el centro del Golfo de San Jorge. Los principales productos movidos son los petroleros.

Comodoro está rodeada por la meseta patagónica y es cabecera Argentina del corredor bioceánico, la ciudad más grande de la Patagonia Sur con sus 144.000 habitantes, se ubica como un centro urbano con destacados servicios de mayor impacto en la región.

Su cercanía con el Océano Pacífico ( aproximadamente 600 Km. ), y la integración con Chile llevada a cabo a través de acuerdos internacionales, la convierten en un extremo fundamental del corredor bioceánico y centro de distribución del Corredor Central. Para ello cuenta con una importantísima estructura de servicios, con modernos hoteles y establecimientos gastronómicos que brindan un servicio de excelente calidad, numerosas agencias receptoras y una completa red de transporte terrestres y aéreos. Además ofrece lugares de esparcimiento nocturno como el casino, pubs, discotecas. con l actividad.

#### Atractivos

- Museo del Petróleo: tiene exposiciones de historia natural y cultural, de tecnología petrolífera antigua y moderna, de aspectos sociales e históricos del desarrollo del petróleo.
- Casino.
- Circuito ferropuertoario.
- Circuito del petróleo: Comodoro Rivadavia: Capital del Petróleo, es el polo de desarrollo más importante de la región, posee una industria metalúrgica de alta calidad procedente de su tradición petrolera. Es impactante y atractivo el paisaje provocado por esta actividad, los yacimientos de explotación ubicados en los alrededores de la denominada Cuenca San Jorge, abastecen el mayor porcentaje de petróleo del consumo

nacional. Los característicos balancines, como se los conoce a los equipos de bombeo, se muestran recortados en la agreste e incontaminada meseta patagónica.

- Museo sobre paleontología.
- Mirador del Cerro Chenque.
- El Cerro Chenque con su imponente figura franquea la entrada al casco céntrico de la ciudad por el sector norte de esta, ofreciendo además una magnífica vista para quienes deseen alcanzar su mirador, al que se puede acceder en automóvil. Desde allí el observador podrá contemplar una vista total de la ciudad, del sector portuario y el horizonte marítimo del Océano Atlántico.
- Playas de la Zona: Comodoro Rivadavia posee diferentes playas de arena fina y de canto rodado, por ejemplo la Playa Costanera ubicada en el centro de la ciudad; También la Playa de la Villa Balnearia de Rada Tilly ubicada a 13 Km de distancia desde Comodoro Rivadavia. Cabe destacar que cada playa mencionada anteriormente, en temporada de verano, cuenta con servicio de guardavidas y seguridad policial. Las playas son extensas y pacíficas con una rica variedad de especies y una naturaleza impactante.

Aunque esta ciudad no es un gran destino turístico, sirve de parada frecuente para los viajeros que se dirigen hacia el sur.

**Puerto Madryn.** Ubicado en la provincia de Chubut, sobre la costa Atlántica argentina, se encuentra el Muelle Almirante Storni. Es, sin duda, el puerto natural de mayor profundidad del país.

#### Atractivos

- Avistaje de ballenas y delfines oscuros: a comienzos del invierno las ballenas francas se encuentran en el golfo San José y el golfo Nuevo.
- Ecocentro Puerto Madryn: emprendimiento científico y cultural dedicado a la observación y estudio de los ecosistemas marinos.
- Museo Oceanográfico.
- Municipal de Arte.
- Reservas de fauna.
- *Península de Valdés*: cuenta con un centro de interpretación en el Istmo Ameghino. La Reserva natural Isla de los Pájaros protege miles de aves marinas. Desde Puerto Pirámide parten excursiones para el avistaje de ballenas.
- *Reserva Natural Punta Tombo*: a 120 Km al sur de Trelew, una de las colonias de aves marinas más diversas del mundo que acoge la mayor concentración continental de pingüinos magallánicos.
- *Punta Pirámide*: posee un apostadero de lobos marinos. Punta Delgada, refugio de lobos y elefantes marinos.
- *Caleta Valdés*: en sus costas se congregan pingüinos, lobos y elefantes marinos.
- *Punta Norte*: al nordeste de Puerto Pirámide, tiene la colonia más importante de elefantes marinos de toda la península.

Actividades de interés:

- Deportes acuáticos.
- Pesca.
- Contemplar la fauna marina.
- Turismo rural.
- Casino de Puerto Madryn y Trelew.

Atractivos Cercanos:

- Valle del Río Chubut.
- Dique Florentino Ameghino.

**Puerto San Antonio Este.** Desde este puerto sale la fruta del Alto Valle y es escenario de la exportación de toda la fruta rionegrina. A 70 kilómetros del Balneario Las Grutas, y ubicado en el margen norte de la Punta Villarino en el Golfo San Matías, se encuentra el Puerto de Aguas Profundas San Antonio Este. Tiene una intensa actividad comercial, y ofrece la posibilidad de contemplar la inmensidad de estos barcos de carga, observando las maniobras de navegación y amarre. En sus alrededores se extienden infinitas playas con una singular costa de caracoles, donde se puede practicar la pesca y explorar cada rincón sin agotar las sorpresas.

El Puerto de San Antonio Este es el nudo convergente de rutas que posibilita su vinculación con las principales zonas de la provincia y la región.

Posee servicios e infraestructura básica, y ofrece pesca desde la costa, caminatas y paseos. Aquí se realiza en el mes de Octubre la Fiesta Nacional "Las 6 Horas del Pejerrey", acontecimiento que congrega a miles de apasionados por la pesca deportiva.

Atractivos

- Área Natural Protegida: La Península Villarino está dentro del Área Natural Protegida de Bahía San Antonio, (Ley Provincial 2670); cuyo motivo principal es proteger y conservar los ambientes que dependen de las localidades reproductivas, descanso y alimentación de diversas aves, tanto residentes como migratorias; y brindar estatus de protección a todas las especies que descansan, se alimentan y reproducen en el área.
- Playas Vírgenes: En los alrededores del Puerto de San Antonio Este, sobre un costado de la ruta de acceso, se encuentran playas interminables, "completamente vírgenes", agrestes, donde se pueden apreciar la flora y la fauna autóctona; destacándose además la extensa zona intermareal (más de 200 m.) Debido a la amplitud de la marea, condición única de las playas patagónicas.
- Su particular costa de caracolas continúa en playas de arenas doradas naturales e intactas que se funden en un mar transparente y calmo.
- avistar avifauna.
- Apostadero de Lobos Marinos: Ubicado sobre la Punta Villarino a unos 3000 metros de la zona portuaria, está integrado por otáridos, lobos o leones marinos de un pelo, en su mayoría machos, y utilizado para descansar y tomar sol.

Se encuentran grupos alrededor de 30 ó 40 lobos, recostados sobre la playa o en banco de arena que surge en las bajamares.

- El Puerto de Ultramar: "Una puerta al mundo": Ubicado en la margen norte de Punta Villarino, constituye uno de los centros de mayor actividad del sur argentino. Sus ventajas comparativas respecto de otros puertos del país: menores costos de operatividad, mayor rapidez (está especializado en carga palletizada, lo que acorta los tiempos de carga), y fundamentalmente es el puerto con mejores condiciones geográficas y climáticas de la costa patagónica argentina, ofrece abrigo de los vientos, y agua sumamente calmas y transparentes debido a la estabilidad casi completa de los fondos.

### 3.2.3.5.- Los puertos fluviales

**Puerto Villa Constitución.** Está situado cerca de la ciudad de Villa Constitución (Santa Fe) y posee cinco terminales o instalaciones.

#### Atractivos

- Edificio elevador de granos de la ex- J.N.G..
- Disfrutar de actividades náuticas en tres clubes ribereños. Se pueden practicar todo tipo de deportes náuticos.
- Biblioteca Popular.
- Centro Español - Sociedad Española y Sociedad Italiana, donde los inmigrantes que llegaron y se radicaron en la ciudad se agruparon.
- Iglesia San Pablo.
- Palacio Municipal.
- Desde la Municipalidad, de enero a diciembre se proponen actividades culturales. En los meses de enero- febrero se realizan espectáculos en la avenida principal - San Martín- que para tal efecto se transforma en peatonal. Para los niños que están en período de vacaciones, se organizan actividades recreativas y colonias. Y para toda la población, el festival de la Costa del Paraná.
- Museo Regional: durante todo el año, el abre sus puertas y desarrolla actividades con las escuelas, provee material, o dicta cursos a los docentes y trabaja incansablemente en la defensa y conservación del patrimonio histórico local.
- En agosto se festeja el Día del Niño con espectáculos y entretenimientos.
- En setiembre se organiza la Feria Regional del Libro, con muestras permanentes de las librerías locales, editoriales nacionales, charlas, debates, presentaciones de libros, videos, obras teatrales y musicales.
- En octubre, desde hace años, exponen artistas plásticos en el Salón anual de Artes Plásticas, evento sumamente interesante, que ha permitido descubrir talentos locales y nacionales.
- En diciembre se organiza el Pre-Cosquín, encuentro de artistas populares que son seleccionados para competir en el Festival Nacional del Folklore que se realiza en la ciudad de Cosquín, provincia de Córdoba.
- Antigua estación de trenes - Barrio Talleres

- En la ciudad existe además una reserva natural llamada "Isla del Sol". Se encuentra situada en la isla, propiedad municipal; a la cual se puede llegar mediante el camino "de las Piedras". Se inauguró el 11 de agosto de 1995, y lamentablemente sufre frecuentes incendios, pero es un lugar recreativo donde la gente puede pasear, pescar y disfrutar de la naturaleza.

**Puerto Concepción del Uruguay.** Se sitúa a 320 Km del Puerto de Buenos Aires en la Provincia de Entre Ríos, a la altura del kilómetro 183 del Río Uruguay. El acceso vial es a través de las Rutas Nacional 14 y Provincial 39. El ferrocarril Mesopotámico llega a todos los muelles, galpones y plazoletas.

#### Atractivos

- Museo y Monumento Histórico Nacional - Justo José de Urquiza - Palacio San José  
Este magnífico Palacio es la obra de uno de los héroes entrerrianos de mayor envergadura en el ámbito provincial y nacional, en cuyo escritorio se gestó la Constitución Nacional. La obra fue encomendada a un italiano, Jacinto Dellepiane, quien al poco tiempo de iniciarlo y por motivos que se desconocen lo abandonó. Continúan la obra dos hermanos de apellido Fossatti, uno arquitecto y el otro escultor acompañados de tallistas, pintores, un jardinero y un herrero (todos extranjeros). Su construcción demandó nueve años (1848-1857) y fue por siempre una de las obras de mayor suntuosidad. Tuvo el privilegio de ser la primera casa del país que contara con agua corriente y de ser iluminada con gas acetileno.
- Plaza Francisco Ramírez.
- Basílica Menor Inmaculada Concepción.
- Colegio Superior Justo José de Urquiza :Colegio fundado por el Gral Urquiza el 29 de Julio de 1849. Es el primer colegio laico del país. Desde 1942 es Monumento Histórico Nacional. En sus aulas estudiaron jóvenes que más tarde protagonizarían papeles cruciales en la historia de nuestro país: Julio Argentino Roca, Victorino de la Plaza y Arturo Frondizi; además los poetas Olegario Víctor Andrade y Eduardo Wilde.
- Museo Delio Panizza :En sus interior se exponen: armas, colecciones de cuadros, elementos de antiquísima masonería, platería criolla, mobiliario, etc.
- Monumento Histórico Nacional.
- Museo Andrés García : Conocido también con el nombre de Museo Entrerriano es otra de las casas de historia y cultura municipal donde podemos encontrar colecciones de numismática, armas, elementos de herrería, pulpería, imaginería religiosa, y algunas piezas de arqueología entrerriana.  
Monumento Histórico Nacional
- Museo de Dibujo y Grabado Guamán Poma Exposición permanente de obras realizada por artistas locales, provinciales y nacionales. Posee más de 400 piezas. Se encuentra ubicado en el Ex Templo Masónico.
- Museo Indígena Yuchán : Museo de las culturas aborígenes de la Argentina, es un testimonio vivo de estos pueblos, que a través de sus obras y mitos permiten reencontrarnos con nuestras raíces, sentirnos protagonistas e involucrarnos con el legado cultural de nuestro antepasados indígenas.



### Actividades y lugares de interés

- Balneario Camping Banco Pelay : ubicado sobre la rivera oeste del río Uruguay, y tan solo 5 kilómetros del centro de la ciudad de Concepción del Uruguay, este balneario espera al turista con todos los servicios necesarios para que su estadía se pueda disfrutar a pleno. Banco Pelay es una playa de 5 kilómetros de extensión, de suave pendiente y blancas arenas, rodeado por una abundante vegetación que brinda su sombra para el descanso reparador y un río tranquilo que permite disfrutarlo con tranquilidad y seguridad. Alquiler de entretenimientos acuáticos que permiten la práctica de: windsurf, kayacs, yatching, canotaje, motonáutica, se suman a la gran oferta de servicios. Para quienes disfrutan navegando o de la pesca río adentro, Banco Pelay cuenta con una rampa para embarcaciones.
- Turismo Alternativo : Trekking - Mountain bike - Travesías 4x4.
- Carnaval: Despliega todo el brillo con sus cuatro comparsas principales que atraen público año, especialmente las comparsas infantiles y humorísticas que lo han transformado en uno de los más tradicionales, económicos y distintos de los carnavales entrerrianos. Este comienza todos los sábados a partir del 26 de enero.
- Deportes Náuticos y Otros : Las opciones giran en torno a los deportes náuticos: pesca, jet sky, windsurf, canotaje, velerismo, paseos y cruces a las islas, entre otros.
- Fiesta Nacional de la Playa de Río.
- Isla Natural Cambacúa: alejada del cono urbano, se vuelve el lugar más seductor para visitar cuando se desea escapar del ritmo cotidiano y vivir una experiencia diferente a plena naturaleza. Se ubica sobre el Río Uruguay, frente a la Isla del Puerto y se accede a ella con embarcaciones propias o mediante los servicios de un catamarán - que funciona en varias frecuencias diarias- 5 Km de playas de suaves pendientes conforman una especie de gran banco de arenas blancas y en sus alrededores podemos observar una exuberante vegetación autóctona que constituye un reservorio ecológico invaluable. Se han instalado servicios de cantina, comedor, sanitarios y la posibilidad de alquilar elementos para deportes náuticos.
- Balneario-Camping Ruinas del Viejo Molino.
- Balneario - Camping Itapé.
- Casino.
- Golf: la Cancha de 9 hoyos del Club Universitario de Golf es considerada una de las mejores del país en su tipo, fue lograda gracias a un excelente diseño.

**Puerto Diamante.** Ubicado sobre el río Paraná a 533 kilómetros del océano en la Provincia de Entre Ríos. Tiene vinculación directa con la Ruta Provincial N° 11.

### Atractivos

- Museo Regional Municipal de la Ciudad de Diamante, fue inaugurado el 3 de enero de 1994, cuenta con dos salas: una de historia de la ciudad y su región, y la otra de ciencias naturales. Además, en un sector de entepiso se exhiben obras de artistas plásticos locales. La sala de ciencia naturales, exhibe: aves, mamíferos y peces de la zona, cuenta con un sector de paleontología
- Centro Cívico: Conformado por los edificios de importancia. Integra al Palacio Municipal, la Jefatura de Policial, Parroquia, Tribunales, el Banco Nación como así

también las instalaciones de la escuela N° 1 Independencia. Todos ellos reunidos alrededor de la plaza principal de la localidad: Plaza San Martín.

- Parque nacional Pre Delta : distantes a 4 Km. al sur de la ciudad se encuentra 2458 has. de pura vegetación divididas en tres ambientes (selva en galería, lagunas interiores, albardones ribereños). Se pueden realizar excursiones fluviales, campamentismo, caminatas guiadas, avistaje de flora y fauna, etc.
- Paraje La Jaula: en él la combinación de ambientes acuáticos junto con la barranca, representa un elemento de gran belleza en sí mismo, confieren a este sector un atractivo escénico muy particular. Pueden decirse que en general todas las actividades turísticas del Parque Nacional Pre Delta, se concentran en esta zona. Los visitantes llegan al Parque Nacional a través del Paraje La Jaula, por un camino vecinal distante 5 Km. de la ciudad de Diamante. Las principales actividades que desarrolla el visitante en el paraje La Jaula, son: caminatas por senderos de interpretación, los cuales bordean madrejones y lagunas, donde se puede observar la vegetación y gran variedad de avifauna características, la pesca deportiva de cosa (sobre arroyo La Azotea), existiendo también un camping agreste. Los visitantes que deciden conocer al área por agua, lo hacen desde el Arroyo La Azotea, el Riacho Vapor Viejo y Arroyo las Mangas, punto final del trayecto autorizado para la navegación.

#### Actividades de interés

Diamante te brinda la posibilidad de poder realizar una gran variedad de deportes náuticos, sobre el río Paraná; tiene la opción para distintas edades y gusto, desde agradables paseos en lancha para los más chicos, hasta la práctica de remo, windsurf, velerismo, natación, etc.

**Puerto Corrientes.** Se sitúa a la altura del kilómetro 1.208 de la margen izquierda del río Paraná en la Provincia de Corrientes. La actividad portuaria es muy escasa, limitándose únicamente como puerto de servicio para buques y remolque que atracan para embarcar y desembarcar.

#### Atractivos

##### En la ciudad de Corrientes

- Convento de San Francisco.
- Jardín Zoológico.
- Santuario de la Cruz del Milagro.
- Catedral.
- Museo Histórico de Corrientes.
- Museo de Bellas Artes Dr. Juan Ramón Vidal.
- Celebración del Carnaval de Corrientes.

##### Otras ciudades

- Paso de La Patria: En agosto se realiza La Fiesta Nacional e Internacional de Pesca de Dorados.

- Concepción: Acceso a Esteros del Iberá. Pueblo natal del tambor de Tacuarí.
- Paso de Los Libres: puente internacional que une a esta ciudad con Uruguayana en Brasil.
- Itatí: Santuario de la Virgen de Itatí.
- Itá Ibaté: Pequeño pueblo con equipamiento turístico. Canchas de pesca y extensas playas.
- Ituzaingó: Ciudad frente a las islas de Apipé con barrancas de más de 100m de altura y playas de arena fina.
- Ruta de los Jesuitas:
  - Yapeyú: Museo de la Cultura Jesuítica, Museo Sanmartiniano, Casa de San Martín.
  - Monte Caceros.
  - La Cruz.
  - Santo Tomé Gobernador Visoro.
  - San Carlos.

#### Actividades de interés

- Pesca.
- Playas.
- Deportes Náuticos.
- Ecoturismo.
- Turismo de aventura.

**Puerto Barranqueras.** Ubicado sobre la ribera derecha del río Paraná, en la Provincia del Chaco , Km. 1.198 de la Ruta General de Navegación, en el centro geográfico mismo de la Cuenca del Plata y el MERCOSUR.

Está integrado a la ciudad de Barranqueras que cuenta con una población de 55.000 habitantes y una vasta infraestructura comercial, bancaria y de servicios, lo cual facilita las distintas operaciones requeridas por los Usuarios.

Se halla a 7 Km. de la capital de la Provincia del Chaco –Resistencia– con 350.000 habitantes y a 10 Km. del Aeropuerto Internacional Resistencia. Frente a Barranqueras y unida por el puente interprovincial Gral. Manuel Belgrano sobre el Río Paraná, se halla Corrientes, Capital de la provincia homónima.

Con el crecimiento del Puerto de Barranqueras y la unión del Puerto de Iquique en Chile a través del ferrocarril y el desarrollo de las conexiones viales, el ansiado proyecto de relacionar los Océanos Pacífico y Atlántico por latitudes más cercanas a los flujos comerciales habituales, es hoy una realidad. Esto, sumado al desarrollo de las Hidrovías Paraguay-Paraná y Tieté-Paraná transforma al Puerto de Barranqueras en un verdadero nudo del flujo de productos y eje de la integración de los países de la Región.

## Atractivos

### Centros turísticos

#### ▪ Resistencia.

Es capital de la provincia y a la vez su principal centro urbano. Además es un notable centro cultural. La casa de gobierno posee en su interior un mural del pintor argentino Emilio Pettoruti, Las calles y avenidas exhiben más de 60 monumentos, esculturas, cerámicas y tallas con motivos alegóricos de la región, sus habitantes, su historia, y su vida.

### Otros lugares de interés

- Balneario municipal sobre la costa del río Negro.
- Casino en el aeropuerto.
- Parque Coronel Avalos, con un sector para Campamentismo,
- Barrio de los indios Tobas, que se encuentran en el acceso a la ciudad de resistencia, sobre la ruta N° 11 Km 1006. Está habitado por los viejos pobladores del Gran Chaco, con su cultura indígena. Tienen para ofrecer artesanías de variada índole en barro cocido y su imagen de vida autóctona.
- Museo de Antropología.
- Museo de Ciencias Naturales de Chaco.
- Museo Histórico Regional Ichola.
- Museo Policial de Armas.
- Reducción de Abipones San Fernando del Río Negro.
- El Fogón de los Arrieros.
- Aeropuerto Internacional.

### Excursiones:

#### • Barranqueras

Es un centro fabril en constante progreso. En la confluencias de los ríos Negro y Paraná, se hallan las instalaciones del club náutico Barranquerras, con comodidades para la pesca deportiva y actividades náuticas.

#### • Isla del Cerrito.

Complejo turístico enclavado entre los ríos Paraná y Paraguay. Separada del continente por el riacho ancho o atajo. Alcanza una superficie de 12.000 Has.. Posee numerosos servicios, tales como camping, rampa para embarcaciones, albergues para 400 personas, agua corriente, energía eléctrica, servicio médico, sanitarios, campo de deportes, juegos infantiles, zona de playa y pesca, restaurantes, etc..

#### • Makalle - La Escondida.

Este trayecto permite conocer las Ruinas del Fortín Makalle. En la Escondida puede visitarse la fábrica de tanino.

Puerto Vilelas - Villa Paranacito.

Tras recorrer 13 Km. se llega a puerto Vilelas, suburbio industrial de Resistencia, con una importante planta de fundición de minerales de plomo y plata, un moderno frigorífico, de la Corporación Argentina de Productores de carne.

Por un camino de tierra ( 15 Km ), bordeado por palmas, permite llegar hasta Villa, que cuenta con un balneario natural de aguas claras y costas arenosas.

#### • Parque Nacional Chaco.

Se encuentra a 115 Km al noroeste de Resistencia, y abarca 15.000 hectáreas. Constituye una de las pocas regiones en el mundo donde, entre la zona tropical y la templada, no hay un desierto de por medio. Es un gran ecosistema compartido por cuatro países ( Bolivia, Paraguay, Brasil y Argentina ), y único en el mundo en cuanto al tipo de naturaleza representada.

Además cuenta con servicios y actividades para el visitante, como comodidades para acampar y cuenta con una serie de circuitos con carteles indicadores de las distintas especies arbóreas.

- **Presidencia Roque Saenz Peña.**

Es actualmente un centro algodónero y colonia agrícola de importancia. Posee asimismo la facultad de Ingeniería Industrial Agropecuaria de la Universidad Nacional del Nordeste.

Se destaca en agosto la Fiesta Nacional del Algodón, que alcanza notables características, con actos oficiales y populares.

**Lugares de interés:**

- Museo Arqueológico Juan A. Martinet.
- Termas de Saenz Peña.
- Centro Regional del Inta.
- Ruinas en Km. 75, Villa Río Bermejito.

**Puerto Formosa.** El nuevo puerto de Formosa está localizado en la capital de la provincia , sobre la margen derecha del río Paraguay, a unos 1.450 kilómetros de Buenos Aires, en el cual se halla emplazado un Pontón Flotante (E-8), que es utilizado para embarque y desembarco de pasajeros que efectúan el Tránsito Vecinal Fronterizo entre la localidad de Formosa (Argentina) y Alberdi (Paraguay), en el mismo Pontón funciona la sala de espera de pasajeros, Resguardo Aduanero, Control Migratorio y boletería de expendio de pasajes. Así mismo, existe una construcción que consiste en un muelle frontal que próximamente constituirá el nuevo Puerto de Formosa, cuyas instalaciones están ubicadas sobre la margen derecha del Río Paraguay a la altura del Km 1444,5.

La situación del Puerto de Formosa se encuentra actualmente en vías de traspaso a la Provincia de Formosa. Este proceso de privatización de los Puertos comenzó en el año 1991 a través del Decreto N° 817 del PEN, en el marco de la política de desregulación de las actividades portuarias.

Cabe acotar también, que a nivel Nacional existe la posibilidad de llamar a licitación para pasar el Puerto a manos privadas, si es que la Provincia de Formosa no se define por el mismo. Por otra parte, el gran recorte presupuestario que viene sufriendo la Administración del Puerto de Formosa por parte del Organismo Central, dificulta el mantenimiento de las instalaciones, siendo el Puerto de Formosa el único que continúa bajo la órbita nacional.

En la actualidad el Puerto de Formosa tiene como actividad el tráfico de pasajeros y uno/dos embarques de petróleo hacia el Paraguay en el amarradero privado de la Empresa Yacimiento Petrolíferos Fiscales.

Es de hacer notar que la actividad portuaria del Puerto de Formosa es escasa, siendo ello uno de la principales trabas para que la provincia se decida por la provincialización y posterior privatización del mismo, dado que de acuerdo a los estudios realizados, en la actualidad su explotación no es rentable.

### Atractivos

La pintoresca ciudad capital se halla recostada sobre la ribera del río Paraguay. Con una ubicación estratégica, de ella parten varias rutas que cruzan el territorio formoseño. Su puerto también es una importante vía de comunicación, tanto nacional como internacional.

Entre diferentes atractivos se pueden apreciar:

- Iglesia Catedral Nuestra Señora del Carmen.
- la Casa de Gobierno que fue declarada Monumento Nacional y en cuyo interior funciona el Museo de los Gobernadores.
- Museo Histórico Provincial, en el cual se conservan los testimonios más sobresalientes del pasado de la provincia.
- Instituto de Comunidades Aborígenes, cobra real importancia. Se exponen allí las más variadas y autóctonas artesanías como ser muestras de cestería, alfarería, tejidos y hermosas tallas en madera de palo santo.
- Plaza San Martín, de arbolados paseos, gloriets y su singular lago interior.
- A solo 27 Km. de la capital hacia el norte y sobre la RN 11 se encuentra la Estación de Animales Silvestres Guaycolec. Lugar donde se fomenta la cría de especies autóctonas como el yagareté, pecarí, puma, coatí, gato montés, tapir, yacaré (caimán sudamericano) y diversas aves. Cuenta además con un agradable bosque para realizar campamentos. Se pueden recorrer con el auto los diferentes paseos y sitios de interés.
- Casa de artesanías, cuenta con patios con aljibe, galerías, y un estilo neocolonial. Allí funcionan talleres donde las diferentes etnias aborígenes realizan sus artesanías, también cuenta con una sala para la exposición y venta.
- Puerto.
- Paraíso de los Niños: cuenta con un gran parque y un lago artificial, ideal para las actividades recreativas en familia.
- Museo Policial: este museo posee una sola sala en la que se exhiben elementos que tienen que ver con la historia de la policía local. Así, pueden apreciarse uniformes antiguos y armas de la primera época. También hay fotos de casos criminales famosos, viejas máquinas de escribir, banderas argentinas de la policía del territorio y elementos de comunicación como radios y telégrafos
- Museo Histórico y Regional "Juan Pablo Douffard": en su interior se conservan algunos muebles del teniente coronel Luis Jorge Fontana, fundador de la ciudad, uniformes militares del siglo pasado y fotografías de los primeros habitantes de Formosa. Posee también una sala dedicada a los gendarmes que custodiaban las fronteras de la provincia y otros elementos clásicos de fines del siglo pasado como moledoras de café, artesanías indígenas, la primera bandera de la provincia y documentos antiguos. También hay restos de fósiles encontrados en la zona. Aquí funciona, además, el Archivo Histórico de Formosa y el edificio que ocupa fue la primera casa de gobierno que tuvo la provincia (1.888) y que mandó a construir el primo del gobernador, de origen inglés.

### Actividades de interés

Formosa en canoa es una atractiva propuesta, una de las opciones más originales de conocerla es recorrer sus esteros, reservas, ríos y arroyos en canoa. Turismo de aventura en su espinoso territorio.

La provincia de Formosa resulta ideal para recorrer en canoa. Debido al escaso desnivel de su terreno, los riachos se presentan meandrosos en todo su curso, y dibujan una dirección del oeste al este que descargan sus aguas en el río Paraguay.

Los numerosos ríos que se encuentran entre la ciudad capital y la de Clorinda ofrecen opciones interesantes para aventurarse a la práctica del windsurf y la pesca y participar de travesías en 4x4, cabalgatas y excursiones embarcadas.

El andar silencioso de las canoas permite el avistaje de animales autóctonos que descienden al agua para beber y alimentarse: jabirús, yacarés, coatíes, aguarás popé o mayuatos, monos carayá y los martín pescador pueden ser vistos, muy de cerca, mientras se avanza sobre el río.

Del otro lado del albardón que contiene la selva se hallan los Esteros del Iberá- agua brillante en guaraní- que le dan un toque distinto al paisaje de la región con sus 700 mil hectáreas de bañados, 31.500 de lagunas y 260 mil de tierras interiores que permite la supervivencia de tortugas, yacarés, monos, ciervos de los pantanos, carpinchos y hasta 400 distintas de aves y reptiles, además de una extraordinaria flora. Hasta ellos se puede llegar a pie desde los riachos, aunque los caballos o las embarcaciones de pequeño porte son los medios de transporte más recomendados para sortear los permanentes obstáculos que presenta el camino donde el agua es la gran protagonista.

El bañado “La Estrella”, un complejo ecosistema de cientos de miles de hectáreas formado por la desviación de las aguas del Pilcomayo, y la Reserva Natural Formosa son dos hitos naturales incorporados a esta inolvidable travesía.

**Puerto Misiones.** Los puertos más importantes sobre el río Paraná son los de Santa Ana y el de El Dorado; sobre el río Uruguay, el Puerto de San Javier, y sobre el río Iguazú está ubicado el puerto del mismo nombre.

El transporte fluvial solo está desarrollado para el traslado de cargas, a pesar de la importante red fluvial precaria, el transporte se limita al cruce de los ríos, especialmente entre las ciudades y pueblos que no están unidos por puentes.

### Atractivos

- Museo Histórico y Arqueológico "Andrés Guacurari".
- Museo de Bellas Artes "Juan Yaparí".
- Museo de Bellas Artes "Lucas Braulio Areco".
- Museo Regional "Aníbal Cambas".
- Museo de Ciencias Naturales e Historias del ISPARM.
- Parque República del Paraguay.
- Paseo de La Costanera.
- Anfiteatro "Manuel Antonio Ramírez".
- Mercado Modelo Municipal "La Placita".
- Centro Cultural.
- Balneario Municipal de Garupá.

- Jardín Botánico.
- Balneario Municipal de Candelaria.
- Parque Provincial Profundidad.
- Centro Turístico Urunday - a 35 Km de Posadas (13 Km de camino de tierra).
- Festival Nacional de la Música del Litoral - Diciembre.
- Estudiantina - Septiembre/Octubre.
  - Festividad de San Juan - Junio.
- Maratón Internacional de Pesca Variada Embarcada - Septiembre.
- Casino.
- Mercado de artesanías.

Estos son los lugares más destacados de la provincia de Misiones:

- Parque Nacional Iguazú: Con una extensión de 55.000 hectáreas, encierra las Cataratas del Iguazú con 275 saltos. Se puede realizar un paseo inferior y superior hasta la Garganta del Diablo. Posee además un Museo de Ciencias Naturales.
- Puerto Iguazú: Aquí se encuentra el puente internacional Tancredo Neves. Posee Casino Internacional y Museo Tallas Imágenes de la Selva.
- San Antonio: Aquí se encuentra el Salto Central, pintoresca cascada rodeada de vegetación selvática.
- Bernardo de Irigoyen: Es la frontera seca con Brasil. Hay un cambiante paisaje de selvas y serranías de hasta 850 metros de altura. Aquí se encuentra el Museo de la Frontera y pinares naturales.
- Tobuna: Aquí se encuentra el Salto Alegría, que comprende dos saltos: el Salto Eduardo Holmberg, de 15 metros de altura, y el Salto Queirel, de 18 metros.
- Moconá: Encontramos aquí el Salto Moconá, con una extensión de 3 kilómetros. Se puede realizar un safari fotográfico.
- 2 de Mayo: Está la represa El Saltito, que tiene dique, lago artificial y camping.
- Aristóbulo del Valle: Está el Salto Encantado, con 58 metros de altura. Posee además un Museo de Autos Antiguos.
- Campo Grande: Está el Salto Chávez. Hay balneario y secadero de té y yerba.
- Campo Viera: Hay establecimientos procesadores de té. Es la sede de la Fiesta Nacional de Té.
- Oberá: Se encuentra el Complejo Turístico Salto Berrondo. Es la sede de la Fiesta Nacional del Inmigrante.
- Leandro N. Alem: Es la sede de la Fiesta Provincial de la Cerveza.
- Panambi: Está el Salto Paca en medio de la vegetación.
- San Javier: Está el Cerro Monje, lugar religioso donde se hace la peregrinación en Semana Santa. Se encuentran también las Correderas del Cumandaí, sobre el Río Uruguay. Se puede realizar la pesca deportiva.
- Santa María: Importantes vestigios de las Ruinas de Santa María La Mayor.
- Santa Ana: Encontramos aquí las Ruinas Jesuíticas y el Cerro Santa Ana. Posee un Balneario Municipal.
- Loreto: Podemos encontrar las Ruinas Jesuíticas y la primer imprenta construida por los Jesuitas.



- San Ignacio: Aquí se encuentran las Ruinas Jesuíticas San Ignacio Miní y el Peñón del Teyucuaré. Posee un Balneario Municipal, donde podrá hacer camping o alojarse.
- Corpus: Está la isla Pindo-í, lugar de correderas. Son 10 hectáreas de exuberante vegetación en medio del Paraná.
- Jardín América: Encontramos el Salto Tabay, de 10 metros de altura.
- Capióvi: Tiene un salto de unos 15 metros de altura, con una pileta natural. Se puede acampar.
- Garuhape: Está el Salto 3 de Mayo, la Gruta India y la Cueva del Yaguareté.
- Monte Carlo: Es la sede de la Fiesta Provincial de la Flor y de la Fiesta Nacional de la Orquídea. Está la Isla Caraguatay, un laberinto natural y un zoológico con variedades de animales de la zona y un ejemplar único en el país: La Arpía.
- Eldorado: Está el Salto Elena. Se puede realizar turismo de aventura.
- Wanda: Aquí encontramos un Yacimiento de Piedras Preciosas y el Salto Tupí-Cuá.
- Libertad: Está la represa hidroeléctrica Urugua-í. Hay minas de Piedras Preciosa y el Museo Regional Puerto Bemberg.

### 3.2.4.- ATRACTIVOS PRINCIPALES EN PUERTOS LACUSTRES DEL SUR

El uso turístico de las áreas naturales en la zona de los grandes lagos del sur Argentino ha experimentado un notable crecimiento en los últimos años. Este auge de turismo en este tipo de espacios ha sucedido en todo el mundo, y como correlato ha influido en nuestro país.

#### 3.2.4.1.- Lago Nahuel Huapi

Es un lago de origen glaciar como lo indican sus costas profundamente ramificadas y numerosas bahías, tales como: Brazo Huemul, del Rincón, Machete, Última Esperanza, Las Balsas, Península de Quetruhué, y Bahía Huemul. Del paisaje se destacan las aguas transparentes, de color azul del lago, constantemente encrespadas debido a los vientos existentes como así también las montañas y los cerros nevados (Bayo y Beldevere). El Lago Nahuel Huapi abarca una superficie de 570 Km<sup>2</sup>, albergando en él una fauna ictícola comprendida por truchas marrones, aro iris, fontinalis y percas. Se pueden realizar varias excursiones lacustres visitando el Bosque de Arrayanes, la Isla Victoria, y las bahías y penínsulas mencionadas con anterioridad. Algunos senderos en el bosque permiten remontar cursos de ríos y arroyos que, al descender hacia el lago, forman vistosas cascadas como la Inacayal, Río Bonito y Del Notro. Dentro de el lago podemos localizar los siguientes puertos:

**a) Puerto San Carlos.** Es un Puerto artificial ubicado sobre la costa Sur del Lago Nahuel Huapi. Su dimensión es: el largo del puerto es de 280 m. por 64 metros de ancho aproximadamente y se halla ubicado a 765 metros sobre el nivel del mar (msnm).

El régimen Legal de este Puerto es aplicado por la Administración de Parques Nacionales a través de la Intendencia del Parque Nacional Nahuel Huapi, autoridad que regula el funcionamiento del mismo. La amplitud operativa del Puerto San Carlos está circunscripta a la actividad turística en el Lago Nahuel Huapi, desde donde embarcan

anualmente, un total de 93.000 pasajeros a los diferentes circuitos turísticos, ubicados dentro del Parque Nacional Nahuel Huapi (Isla Victoria, Puerto Anchorena, Arrayanes e Isla Huemul).

La Administración de Parques Nacionales tiene competencia en el manejo y fiscalización de la operatoria portuaria dentro del Parque Nacional y de las actividades que en él se desarrollen, tendientes a evitar el impacto ambiental en áreas protegidas por Ley.

La Municipalidad de la Ciudad de San Carlos de Bariloche tiene reservada el área de las instalaciones del Puerto San Carlos, con las siguientes atribuciones, conceder habilitaciones comerciales, fiscalización bromatológica de alimentos que se consuman en toda el área portuaria, como asimismo en aquellas que se expendan en embarcaciones que exploten en concesiones otorgadas por la Administración de Parques Nacionales.

La ciudad de San Carlos de Bariloche se encuentra sobre la margen sur del Lago Nahuel Huapi, al sud-oeste de la Provincia de Río Negro a 1630 Km de Buenos Aires y 988 Km de Viedma.

**Atractivos Turísticos:** Cerro Catedral -Ski - Parque Nacional Nahuel Huapi - Lago Nahuel Huapi - Excursiones Lacustres - Isla Victoria - Bosque de Arrayanes - Puerto Pañuelo - Puerto Blest - Cerro Otto - Circuito Chico - Hotel Llao Llao - Circuito Grande - Cerro Tronador - Lago Gutierrez - Lago Masecardi.

#### **En la ciudad encontramos:**

- Centro Cívico: es una postal característica de la ciudad. De estilo medieval está ubicada en torno a la plaza Expedicionario del Desierto. Alberga la Municipalidad, la Secretaría Municipal de Turismo, el Museo de la Patagonia y la Biblioteca Sarmiento.
- Calle Mitre: es la más céntrica y concurrida por todos los visitantes. En ella se puede encontrar muchos lugares de interés como tiendas, casas de chocolate, venta de artículos regionales, restaurantes, etc.
- Museo Paleontológico: está ubicado en la Av. Costanera . Posee material fósil, y demás curiosidades.
- Museo de la Patagonia: está ubicado en el Centro Cívico. Es muy completo y posee salas de ciencias naturales, prehistoria, etnografía, historia regional e historia local.

#### **Excursiones lacustres:**

##### **Isla Victoria y Bosques de Arrayanes:**

Navegando durante media hora en dirección norte el Nahuel Huapi, se puede llegar al Puerto Anchorena, en la Isla Victoria, la más grande que posee el lago. En la isla se puede realizar una caminata que permitirá conocer el ex vivero de coníferas, ascender por aerosilla al cerro Bella Vista (900 m), recorrer densos bosques centenarios de y autóctonos. Aparte de la exótica y variada flora y fauna (que incluye ejemplares de pavo real, faisán, y colibrí), existen pinturas rupestres de más de 400 años. La excursión que lleva a esta isla también va hasta la península Quetruhué para poder visitar el bosque de Arrayanes.

##### **Puerto Blest, Cascada Los Cántaros y Laguna Frías**

Se inicia navegando hacia el Oeste por brazo Blest hacia donde se arriba el puerto homónimo. A lo largo del recorrido se observan paisajes al mejor estilo "fiordo noruego".

La zona de Puerto Blest consta de exuberante vegetación gracias a un clima constantemente húmeda. Se puede ver un gigantesco y anciano coihue de más de 500 años. Para la cascada Los Cántaros se debe seguir una escalinata de madera hasta una altura de 60 m, desde donde pueden observarse saltos y cascadas que llegan a congelarse en determinadas épocas del año.

### **Excursiones terrestres:**

#### **Circuito Chico: El paseo cercano más tradicional**

En este circuito, que comienza bordeando la costa sur del Nahuel Huapi, se puede observar el desarrollo urbanístico de la ciudad con sus típicas construcciones de maderas y piedra, el club náutico, Playa Bonita, Isla Huemul, Bahía Serena, la base del Cerro Campanario (1050 m), pudiéndose llegar a la cima en aerosilla. También se arriba a la Península San Pedro, la capilla San Eduardo (considerada una gran obra arquitectónica), Puerto Pañuelo, y además, para terminar, el histórico hotel Llao - Llao.

#### **Cerro Catedral**

Se encuentra a 16 Km de Bariloche. Permite diversas modalidades de esquí como: alpino, nórdico, extremo, compacto, freestyle y de travesía. Cuenta con 28 medios de elevación, destacándose las aerosillas de las empresas Robles y Alta Patagonia y el cablecarril que funciona tanto en invierno como en verano. Tiene una capacidad de transporte de 20.225 personas por horas y consta con 8 escuelas de esquí con más de 200 instructores. También es interesante recorrer la Villa Catedral, ubicada al pie del cerro, que posee pintorescas construcciones y brinda servicios turísticos, restaurantes, hospedaje y centros comerciales.

#### **Cerro Otto**

La cumbre se ubica a los 1405 msnm. Al llegar a ella nos encontramos con la única confitería giratoria de Latinoamérica y con una gran panorámica que encierra los cerros Tronador, Catedral y Campanario y los lagos Moreno, Nahuel Huapi y Gutiérrez y las penínsulas San Pedro y Llao Llao. Para llegar al mirador del Cerro Otto, existen distintas formas: en automóvil, a pie (es una caminata de dos horas aproximadamente) o en teleférico (12 minutos).

Además se pueden realizar actividades tales como parapente, mountain bike, trineos y escalada en roca.

#### **Cerro Tronador**

Se destaca con sus 3.278 metros ubicado a 90 kilómetros de Bariloche. Su nombre se debe al sonido que realiza con las periódicas roturas del glaciar Castaño Overo.

Se parte por la Ruta Nacional 258 que bordea el lago Gutiérrez. Se recorren 35 kilómetros de asfalto y se llega a Villa Mascardi. El resto del trayecto es de ripio. Se cruzan los puentes sobre el río Manso y el arroyo Los Césares. Desde aquí se sigue 15 kilómetros para poder acceder al paraje Pampa Linda que ofrece hospedaje y restaurantes. Se continúa acercándose al cerro Tronador y se observa el Ventisquero Negro, el cual es una masa de hielo que descende del cerro color pardo oscuro. Finalmente se llega al pie del Cerro Tronador y sus tres picos: el Argentino, el Chileno y el Internacional.

### **Cerro Tronador - Refugio Otto Meiling**

Este refugio ubicado a 2.050 metros de altitud recibe el nombre de quien lo subió más de 60 veces desde el año 1937. El recorrido se inicia en el paraje Pampa Linda. Se inicia la caminata pasando por un bosque, y luego el trayecto sigue en laderas cubiertas de nieve haciéndose el camino cada vez más empinado y peligroso. El refugio es visible desde unos 200 metros de distancia.

### **Cerro López - Refugio López**

El cerro López se encuentra 1 Km antes de llegar a Colonia Suiza, y el refugio homónimo está a 1.600 metros de altitud. Son abundantes los bosques que rodean el recorrido que ofrece buenas panorámicas de Colonia Suiza, y los lagos Nahuel Huapi y Moreno.

### **Colonia Suiza**

Tuvo origen a principios del siglo XX cuando colonos suizos se instalaron y empararon al lugar de sus costumbres y características. Está ubicada entre el lago Moreno y la Ruta Nacional 237. Posee campings, salones de té y proveedurías

### **Cascada de los Alerces**

Se toma la Ruta Nacional 258 que bordea el lago Gutiérrez, se recorren 35 kilómetros tras los cuales se termina el asfalto y comienza el ripio. Se sigue el camino hasta el puente del río Manso, donde el camino se bifurca y es necesario tomar por la izquierda. Siguiendo el río se llega al lago Los Moscos, luego aparece el Valle del Manso y más tarde el lago Hess. Se sigue el camino y luego se cruza otro puente sobre el río Manso, y más adelante existe un desvío hacia el lago Fonck, ideal para la pesca con mosca y el camping. Volviendo al camino principal, el trayecto continúa y luego se llega al lago Roca, de inmejorable belleza y luego se cruza el río Roca. A partir de aquí, es necesario caminar pocos metros para ingresar a la Cascada de Los Alerces, un salto de 20 metros cubierto de esbeltos.

### **Lagos Steffen y Martín**

Se toma la Ruta Nacional 258 con dirección a El Bolsón, y luego de 60 kilómetros aproximadamente, se llega al paraje Pampa del Toro. Aquí se abandona la ruta principal y se toma un camino que se dirige al lago Steffen. Éste se halla en medios de hermosos bosques. Desde aquí se puede caminar hasta el lago Martín, el cual resulta ideal para armar la carpa.

**b) Puerto Pañuelo.** Se encuentra ubicado a 41° 03' 12" latitud S, y a 71° 31' 56" longitud W. Puerto artificial ubicado sobre 765 msnm, la profundidad promedio en la zona de muelles oscila entre 5 a 8 metros, siendo la profundidad de la zona adyacente entre 100/200 metros.

El Puerto Pañuelo está fiscalizado y controlado por la Administración de Parques Nacionales a través de la Intendencia del Parque Nacional Nahuel Huapi.

La Administración de Parques Nacionales tiene competencia en el manejo y fiscalización de la operatoria portuaria dentro del Parque Nacional y de las actividades que

en él se desarrollen, tendientes a evitar el impacto ambiental en áreas protegidas por Ley, regulando, concesionando los servicios y circuitos turísticos dentro de su jurisdicción.

Asimismo, en lo que respecta a la seguridad de la navegación y prevención de la contaminación la Prefectura Naval Argentina es la autoridad competente, entendido y aceptado así por APN.

La Administración de Parques Nacionales anunció el 22 de marzo de 2003 la decisión de licitar el plan de modernización de Puerto Pañuelo, para consolidarlo como cabecera de las excursiones embarcadas en el lago Nahuel Huapi. El fortalecimiento de Puerto Pañuelo confirmaría, en la práctica, la defunción del puerto San Carlos, que está emplazado en pleno centro y funciona bajo concesión municipal.

Parques buscaría revitalizar de esta forma el turismo lacustre, que tuvo una marcada caída en los últimos años por la caducidad de algunas concesiones y la mala calidad de los servicios. Los principales destinos de las excursiones originadas en esa terminal son el puerto Blest, Isla Victoria y el Bosque de Arrayanes, donde también hay planificadas varias obras de remodelación.

En el caso de Puerto Pañuelo, la APN prevé seleccionar un inversor que se haría cargo del proyecto bajo la figura de "concesión de obra", a cambio de la futura explotación comercial del complejo.

En los hechos, la modernización de Puerto Pañuelo obligaría al Ejecutivo y a los concejales a analizar seriamente el futuro del puerto San Carlos, donde hay una millonaria inversión subutilizada que desde hace unos diez años forma parte del paisaje urbano barilochense.

En algún momento el municipio llegó a acordar con Parques la transferencia de parte del tráfico lacustre a la terminal céntrica, y se habló incluso de que Puerto Pañuelo quedaría reservado al uso de veleros y yates privados.

**c) Puerto Blest.** Desde Puerto San Carlos o Puerto Pañuelo, se navega el lago por el angosto y extenso brazo Blest. Tan sólo a 3 Km. de la frontera con Chile, se arriba a Puerto Blest, pequeño embarcadero en una bahía de arena volcánica enmarcada por los imponentes cerros "Esperanza" y "Tres Hermanas", en la margen opuesta a la Cascada de los Cántaros se encuentra este Puerto, que resulta un punto estratégico e insoslayable para la realización del Cruce Internacional de los Lagos por el paso Vicente Rosales, 978 m

Desde allí se puede realizar la excursión por ómnibus hasta Puerto Alegre (Chile), para luego embarcar y recorrer el lago Frías.

Una selva fría en el corazón de la cordillera. En uno de los lugares más lluvioso del país (3000 mm de precipitación anual) es la selva siempre verde la formación vegetal predominante.

Puerto Blest ha sido la puerta de entrada a Nahuel Huapi, desde Chile. A partir del año 1620, fue paso obligatorio de militares en busca de indígenas esclavos, de misioneros, viajeros y colonos. Este área ocupa un lugar de privilegio en la historia de los Parques Nacionales Argentinos, ya que fueron sus tierras el núcleo de la donación realizada por el Dr. Francisco P. Moreno al Gobierno Nacional (1903), con el fin de "preservar sus bellezas naturales para las generaciones futuras", y que en 1922 se constituyeran en el primer Parque Nacional de Argentina.

**d) Puerto Anchorena: Isla Victoria.** Se inicia el viaje desde Puerto San Carlos y/o Pañuelo en Llao Llao. Son 11 Km aproximadamente, 30 minutos de navegación, para

arribar a Puerto Anchorena en la Isla Victoria, una isla alargada cubierta de bosques, con lagunas y pastizales, que emerge en el centro del lago Nahuel Huapi.

Es factible realizar excursión y caminata por la isla, recorriendo el ex vivero de coníferas. Puede ascender por medio de una aerosilla que lo llevará a la cumbre del cerro Bella Vista a 900 m de altura, entre un estrecho callejón de centenarios coihues y cipreses autóctonos, regresando del cerro por los paseos azules en una serie de espectaculares miradores naturales.

**e) Puerto Villa la Angostura.** Hermosa villa alpina ubicada al sur de la Provincia de Neuquén, se encuentra a 870 msnm sobre la margen noreste del Lago Nahuel Huapi, de origen glaciar, sobre los faldeos de los cerros Bayo (1792 m), Inacayal (1849 m) y Belvedere (1992 m).

El paisaje circundante es de excepcional belleza y sumado a la benignidad del clima y a la abundancia de sitios poco transitados por el hombre, donde se puede disfrutar de la naturaleza, motivan la práctica de un turismo residencial, donde se puede percibir la soledad y el silencio. Sobre los faldeos de estos tres cerros se extienden Villa La Angostura, Puerto Manzano, Cumelen, Las Balsas y Correntoso.

En la localidad y alrededores es posible practicar actividades tales como la caza mayor, pesca deportiva, esquí, náutica, excursiones, paseos a pie o cabalgatas. Excursiones. Fourtrax, Mountain bike, Navegación, Esquí, Trekking.

En Villa La Angostura se encuentra el Centro de Deportes Invernales Cerro Bayo, un exponente más de la excelente oferta de esquí con que cuenta la provincia.

### Atractivos principales

#### **Bosque de Arrayanes**

El bosque de Arrayanes está ubicado en el sureste de la península de Quetrihué, en el lago Nahuel Huapi, pudiendo accederse al mismo a pie, a caballo, o en lancha desde el puerto Angostura. En las cercanías del bosque se localiza la seccional del Parque Nacional Los Arrayanes, es considerado una de las curiosidades más notables del mundo por el singular tono canela de sus árboles. Es una especie que forma núcleos puros y exclusivos en la Península de Quetrihué y en el norte de la isla Victoria. Se destaca este árbol por la lisura y el color rojizo canela de su corteza que al desprenderse deja manchas claras. Sus hojas son de color verde oscuro perennes. La flor es pequeña, blanca, parecida al azahar, siendo su fruto negro violáceo comestible. El crecimiento del arrayán es lento y su tronco retorcido, superando, algunos ejemplares, los 20 m de altura.

#### **Río Correntoso**

Se accede desde villa La Angostura por RN 231 que bordea y cruza el río. Este río se conforma con la unión de los lagos Correntoso y Nahuel Huapi, siendo sus aguas transparentes y verdosas. El curso del río (el más corto del mundo) esta salpicado por rocas basálticas contando un una fauna ictícola compuesta por truchas arco iris, marrón y de arroyo. El lugar congrega a los expertos de la pesca con mosca, por el carácter preferencial de la "Boca del Correntoso".

#### **Valle Encantado**

A 31 Km y sobre las costas del río Limay, cuya correntada moldeó las sorprendentes formas del lugar como el "dedo de Dios", torre de 70 metros de altura, el "Osop", y "Los Marineros", entre otras.

#### **Lago Correntoso**

Se accede por RN 231, y calle vecinal. Se extiende de norte a sur, limitado por altas montañas. Sus aguas son de color verde, transparentes y sus costas irregulares. Su fauna ictícola muy importante, se pueden pescar excelentes ejemplares de trucha arco iris y de arroyo. En la costa sur, una cálida playa de arena es le punto de partida para actividades como natación, kayacs y windsurf. Al recorrer la ruta de los 7 lagos, se encuentra Ruca Malen, un pintoresco paraje sobre el lago Correntoso. También a 100 m se puede visitar el Puente de los Deseos, sobre el río Espejo.

**f) Puerto Quettrihué.** Embarcados hacia este puerto y en la península del mismo nombre se podrá visitar el famoso Bosque de Arrayanes. Se trata de una formación arbórea única en el mundo con ejemplares centenarios.

La corteza de los árboles es fría, enteramente lisa y de color canela. Posee flores blancas similares al azahar, y frutos violáceos de sabor agradable. El Bosque de Arrayanes ha sido declarado área intangible y monumento natural. Para proteger esta comunidad tan particular, en el año 1974 se creó el Parque Nacional Los Arrayanes (1753 hectáreas).

#### **3.2.4.2.- Lago Futalaufquen**

Se encuentra comprendido dentro del Parque Nacional Los Alerces en la Prov. de Chubut. Es uno de los espejos de agua mas grandes de la provincia, con una pureza de sus aguas únicas en el mundo.

Este lago recibe el aporte de las aguas del Río Arrayanes y de varios arroyos de montaña. Sus aguas desembocan a través del Estrecho de los Monstruos en el Lago Krugger y de allí por el Frey a la represa Amutui Quimei.

Se puede navegar en cualquier tipo de embarcación debido a su gran extensión y profundidad pudiendo así recorrerlo buscando los mejores sitios de pesca tanto por la margen norte como por la margen sur del mismo, existiendo en el gran cantidad de pesqueros muy efectivos para capturar la variedad de especies que en el habitan.

Visitar este lugar implica encontrarnos en un ambiente casi virgen con frondosa vegetación y grandes formaciones rocosas en sus orillas.

En cuanto a la mejor fecha para pescar dentro de la temporada, pueden ser los primeros y los últimos meses, considerando que a mediados de la misma las altas temperaturas del lugar elevan la temperatura del agua y por ende provoca un retardo en la actividad de los peces.

**a) Puerto Bustillo.** Desde este puerto, comienza el trekking al Cerro Alto del Dedal ( 1916 metros ), en el Parque Nacional Los Alerces con ascenso continuo y de alta dificultad. Se atraviesa un bosque variado con vista panorámica al Lago Futalaufquen. La picada, de ascenso suave, atraviesa el bosque de Lengua y el límite superior de vegetación, pudiendo, allí en más, disfrutar de vistas despejadas de vegetación. Se sigue ascendiendo por una

senda de acarreo hasta antes de la cumbre y luego el pique final hasta la cumbre con pendiente pronunciada. La vista es imponente

**b) Puerto Limonao.** Se encuentra ubicado en la Reserva del Parque Nacional Los Alerces, provincia de Chubut. Fue creado en 1937 con el objeto de proteger fundamentalmente los bosques de lahuán o alerce, gigante exponente de la flora andino-patagónica. Abarca una extensión de 263.000 hectáreas y está ubicado en el oeste de la Provincia del Chubut, en la región andina y sobre el límite internacional con la República de Chile.

En la Villa Futalaufquen, dentro del Parque, se encuentra la Intendencia y el Centro de Visitantes, donde se podrá obtener la información que necesaria acerca del Parque y adquirir el permiso de pesca. Este centro poblado cuenta con estaciones de servicio y ofertas turísticas como casas de té, casas de regalos y hosterías. También en otros sitios del área protegida se ofrece alojamiento como cabañas y hosterías. De Puerto Limonao, a unos 4 Km de la Intendencia, parte una excursión turística lacustre. Navega todo el Lago Futalaufquen para remontar el breve río Arrayanes. En el Lago Verde se desciende para caminar un corto trecho hasta otra embarcación, en la que se continúa navegando por el Lago Menéndez. Se bordea la Isla Grande y poco después se pueden admirar los imponentes ventisqueros del Cerro Torrecillas. Finalmente, se llega a la cabecera del Brazo Norte del Lago Menéndez donde, mediante adecuadas sendas, pasarelas y escaleras, se puede recorrer el majestuoso "Alerzal".

Diferentes y atractivos lugares de este Parque Nacional pueden ser recorridos a través de más de veinte senderos peatonales, numerosos caminos vehiculares y sendas habilitadas para cabalgata y ciclismo. Se describen a continuación algunos de los senderos que permiten recorrer hermosos lugares de este Parque Nacional:

- Sendero Cinco Saltos: la ascensión tarda dos horas y media partiendo desde Puerto Limonao, llegando hasta un mirador de los saltos de agua del arroyo Los Pumas. Presenta una dificultad media de ascenso.
- Sendero Cerro Alto El Dedal: requiere 5 o 6 horas de ascenso, partiendo desde Puerto Bustillo y termina en un mirador en la cumbre del cerro, desde donde se puede observar parte del Lago Futalaufquen, Cordón Situación y Valle del Río Desaguadero. Presenta una alta dificultad de ascenso.
- Sendero al Lago Kruger: es una caminata de 12 horas de ida que parte desde Puerto Limonao y termina en el Lago Kruger, donde está permitido acampar. La dificultad que presenta es media-baja.
- Sendero al arroyo Cascada: es un sendero que lleva cuatro o cinco horas recorrerle partiendo desde Villa Futalaufquen y realiza un circuito por la ladera este del Cordón Situación, pasando por varios miradores, El recorrido termina en la misma Villa Futalaufquen, La dificultad que presenta es media-baja.
- Sendero a la Laguna Escondida: es una ascensión de 4 horas de duración que nace en río Arrayanes y culmina en la Laguna Escondida. Presenta una dificultad media.
- Sendero al Cerro Alto el Petiso: la ascensión es de seis o siete horas. Partiendo desde Puerto Mermoud, a orillas del Lago Verde y llega hasta la cumbre del cerro. Presenta alta dificultad de ascenso.



### 3.2.4.3.- Lago Menéndez

Se encuentra comprendido dentro del Parque Nacional Los Alerces. Aquí se puede acceder a pie cruzando por la pasarela que se encuentra sobre el Río Arrayanes y se lo puede hacer bordeando el Río Menéndez.

Otra manera es embarcándose desde el Lago Verde, en el establecimiento Ruca Pilmaiquen y cruzar hasta puerto Marmut, sitio en donde se coloca la embarcación en un trailer universal y a través de un recorrido de aproximadamente 1500 m. por un angosto camino se llega a este gran lago de la comarca andina.

Este lago es uno de los más extensos de la zona de Los Alerces, tiene una forma de letra (Y) y es navegable en toda su extensión.

El color de sus aguas es muy particular de este lago, es un color entre azulado y turquesa y en las cercanías de la desembocadura del arroyo del Glaciar Torrecillas, se forma un manto de un color gris claro, producto del sedimento que se desprende del glaciar.

Es muy importante recordar que esta zona es considerada intangible, es decir reserva natural con máximo grado de protección, estando prohibido el descenso de las embarcaciones en los lugares que no están establecidos para ello.

**a) Puerto Chucao.** Se encuentra ubicado el Sector Sur del Lago Menéndez, en la reserva de Parque Nacional los Alerces, provincia de Chubut.

Los circuitos que involucra son:

- Puerto Limonao Río Arrayanes- Lago Verde combinando con el circuito - Puerto Limonao.
- Puerto Limonao- Río Arrayanes- Lago Verde con atraque en el muelle Seccional guardaparques (Lago Verde) Puerto Limonao (combinando con un servicio terrestre en caso de adoptar este último).
- Puerto Limonao- Lago Krugger- Puerto Limonao.

La Prefectura Naval Argentina por su parte controla los elementos de seguridad de las embarcaciones, como así también el balizamiento y sistema de seguridad en la zona portuaria.

**b) Puerto Sagrario** ( combinado con puerto Chucao ) Navegando por el lago Futalaufquen, el río Arrayanes y el lago Verde, partiendo del puerto Limonao y llegando al puerto Mermoud. A partir de allí una caminata hasta el puerto Chucao, en el lago Menéndez, desde donde zarpa otra embarcación con rumbo al alerzal.

La navegación del lago Menéndez, el más extenso del parque, y desde el puerto Chucao concluyendo en el otro extremo del lago se llega al puerto Sagrario, en donde se recorre con un guía especializado, internándose en el bosque con sus increíbles exponentes, el lago Cisne, los rápidos del río Cisne y culminando en el encuentro con el "abuelo", un alerce de más de 2.000 años de edad, 2,20 m de diámetro y 57 m de altura.

El Lago Verde, de pequeña extensión ( prov. de Chubut ), ocupa no obstante un lugar estratégico para actividades de campamentismo, dadas las grandes posibilidades que ofrece.

Los Lagos Futalaufquen, Rivadavia, Menéndez, Krügger y Cisne conforman un racimo que rodea al Lago Verde, estando todos interconectados por ríos torrentosos y de aguas cristalinas que permiten observar sus fondos pedregosos.

En el lado sur del Lago Verde un puente colgante permite cruzar el río Arrayanes, que conecta el Verde con el Futalaufquen.

Desde ese punto existen dos senderos uno que nos lleva al puerto Chucao en el Lago Menéndez.

La Escondida, es una laguna de altura y hay que ascender un cerro para encontrarla.

El Lago Krügger solo puede ser accedido a través del Lago Futalaufquen con lancha o a pie por un sendero, que demanda varias horas de caminata.

Lago Verde tiene una lindísima playa para poder disfrutarla con un bote de goma u otra embarcación para los amantes del remo. Se puede intercalar con una visita que a Esquel (a 2 horas de viaje) desde donde se puede hacer el recorrido turístico del famoso tren de "La Trochita" o bien llegar a Trevelin un típico pueblo galés, donde podemos degustar el sabroso té y las tortas galesas.

#### *3.2.4.4.- Lago Puelo*

Se encuentra ubicado en la Reserva Nacional Lago Puelo, zona norte, área recreativa, de la localidad Lago Puelo, provincia del Chubut.

Todos los concesionarios deben estar autorizados por la Administración de Parques Nacionales y cualquier alteración del recorrido debe estar autorizado por prefectura, como así también la presencia obligatoria de guía de turismo o de pesca deportiva (según el caso) debidamente habilitado por la Intendencia del Parque. Esta obligado a presentar las tarifas o cualquier modificación de las mismas antes de su puesta en vigencia, como también los cambios de personal de mantenimiento. Esta sometido a las inspecciones por parte del personal de la Intendencia del Parque, donde se evaluará las condiciones de operación de las embarcaciones y exigir las adecuaciones que se estimen convenientes para evitar la contaminación de las aguas de lago.

Además en el convenio exige cumplir con las obligaciones y requerimientos que estén bajo la competencia de otras instituciones relacionadas o no con la actividad que desarrolla como Prefectura Naval Argentina, Gendarmería Nacional, Secretaría de Transporte de Nación, Dirección de Turismo de la Nación, Dirección General Impositiva, en lo relativo a aduanas, migraciones y certificados de seguridad.

**a) Puerto Lago Puelo.** A 120 kilómetros de San Carlos de Bariloche (Río Negro) y 165 de Esquel (Chubut), integrando la Comarca Andina del Paralelo 42° se encuentra la localidad de Lago Puelo, un típico reducto chubutense cordillerano, cercano al lago homónimo. A él se llega por la ruta nacional 258 (totalmente asfaltada) desde San Carlos de Bariloche, en forma aérea y terrestre.

Al igual que el resto de las poblaciones de la Comarca (El Bolsón, El Hoyo, Epuyén, El Maitén y Cholila) basa, principalmente su economía en la producción de frutas finas (Cerezas, Frutillas, Frambuesa) y la actividad turística.

Otras actividades denominadas "No convencionales" se destacan en la región. Los trabajos de artesanías, de reconocida calidad o la producción de especies vegetales con

tratamiento y cuidado especiales (endibias, hongos, espárragos), se suman al abanico de la producción regional.

Los 5500 habitantes de esta pintoresca localidad viven al resguardo del Cerro Currumahuida y de cara al lago. En este lugar, cada año, en el mes de enero, se realizan en forma conjunta la Fiesta Nacional "El Bosque y su Entorno" y las jornadas "Eco Puelo".

El Valle de Lago Puelo es de origen glacial. Es estrecho y alargado recorrido en su zona media por los ríos Azul y Quemquemtrey que, juntos a otros cursos de agua, son el sustento del ecosistema del valle.

De las fuentes de producción y economía de la región, se destaca principalmente el turismo. Importantes complejos de hosterías, cabañas y residenciales se esparcen por los valles de la región. La oferta turística general se quintuplicó en los últimos siete años. Los habitantes entienden que este será el recurso para el futuro y por ello trabajan en mejorar la oferta ya existente dentro de un marco de desarrollo sustentable y defensa del ambiente.

En un futuro cercano, con la apertura del Paso Internacional Puelo, se logrará integrar un circuito binacional que tendrá como puntos de referencia a Puerto Montt, en Chile, Lago Puelo, El Bolsón y Bariloche en Argentina. Este paso, que está en avanzada construcción no sufrirá cortes en época invernal por ser el más bajo de la cordillera de los Andes (200 msnm) y permitirá a los turistas recorrer un incomparable paisaje donde abundan los lagos, rápidos, bosques y selvas valdivianas.

#### *3.2.4.5.- Lago Lácar*

El lago Lacar, ubicado en el Parque Nacional Lanín, tiene una longitud de 24.7 Km y un ancho de 3.2 Km. Su cuenca se ubica en la región andina con alturas máximas de entre 1600 y 1900 m. De origen glacial, la hoya lacustrina se extiende hacia el Oeste conformando el lago Nonthue, que es una prolongación natural del Lacar. Varios ríos y arroyos alimentan el lago que desagua hacia el Pacífico a través del río Hua Hum, su emisario natural. La superficie de la cuenca se estima en 1048 Km<sup>2</sup> y está prácticamente inhabitada salvo en correspondencia con la ciudad de San Martín de Los Andes, sobre su margen nororiental, que tiene unos 20.000 habitantes. La temperatura del lago oscila entre los 14°C en la superficie y los 4.4°C a 70 m de profundidad en verano. Se utiliza para recreación, deportes náuticos, pesca deportiva, etc.

En cuanto al grado de operatividad del Puerto San Martín de los Andes, se cierne al paseo de pasajeros turistas por el lago y en forma subsidiaria al traslado de pobladores ribereños desde y hacia San Martín de los Andes, no posee interrelación con los demás puertos del país ni sirve al comercio con el MERCOSUR.

#### **a) Puerto San Martín de los Andes**

##### **Excursiones en el Lago Lacar**

Se parte desde el puerto de San Martín de los Andes, recorriendo el Lago Lacar y el Lago Nonthue, primero por su margen Norte y el regreso por la Sur, arribando al extremo oriental del Lago Nonthue, donde nace el río Hua Hum.

Se bordea la península que cierra la cabecera del lago, comenzándose a ver a la derecha unas viviendas, este lugar es el paraje denominado "Trompul", donde viven miembros de

comunidad mapuche. Continuando se cruza la península de Yuco, la seccional del guardaparques, la Isla de los Patos y Santa Teresita.

### **Cascada Chachín**

Luego de unas 3 horas de navegación se traspone "la angostura", lugar donde el lago Lacar vuelca sus aguas al Lago Nonthue. A continuación, se desembarca en Puerto Chachín, un antiguo asentamiento maderero, en donde se realiza una caminata, hasta llegar al salto de agua de la cascada Chachín.

### **Hua Hum**

Nuevamente embarcados, se continua el viaje hasta llegar al muelle de Hua Hum. Este lugar, si bien se encuentra situado a orillas del lago Nonthué, recibe el nombre del río Hua Hum que nace a partir de este lago, y que desagua hacia el Océano Pacífico. Este río constituye un atractivo importante a tener en cuenta, siendo especialmente conocido por el rafting. En temporada estival se alquilan canoas y ciclobotes, caballos o existe la posibilidad de un pintoresco paseo en "carreta".

De regreso, ya por la tarde, se puede observar los puertos de Pucará y Ruca Ñire. Siempre por la margen Sur, encontraremos las misteriosas cuevas del cerro Vizcacha, en las cuales existen pinturas rupestres.

### **Quila Quina**

A unos 20 minutos de ahí, sobre la derecha aparecerán las playas de Villa Quila Quina, en donde se desciende en puerto Don Bruno, para hacer un corto recorrido. Esta es una pintoresca villa de residencias veraniegas, de hermosas playas y actividades náuticas.

En esta villa conviven dos culturas, una, la de propietarios de grandes, suntuosas y modernas viviendas de estilo montaños, que las utilizan solo durante sus vacaciones veraniegas o algunos fines de semana; la otra, la de los mapuches, pueblo originario, que subsiste de los productos de huerta, venta de leña, artesanías en madera, tejidos y la cría de ganado.

También se observan el imponente el cerro Abanico, punto donde se registra la profundidad máxima del lago Lacar, la cual llega a los 277 metros, cerro Piedra de Trompul, Cerro Colorado.

### **Playa Catritre**

Sobre la costa Sur (o margen izquierda) se aprecia las playas del balneario y camping de Catritre, junto a ella se encuentran casas pertenecientes a miembros de comunidad mapuche. Sobre la margen opuesta se puede observar el paraje denominado Trompul, habitado por mas miembros de comunidad mapuche.

Un poco más adelante, sobre la margen Sur del lago, asoma el cerro Abanico o Tren-Tren.

#### *3.2.4.6.- Lago Huechulafquen*

Se encuentra dentro del marco legal de la Ley Nro. 22.351 de la Administración de Parques Nacionales (a través de la Intendencia del Parque Nacional Lanín), la zona de playa y muelle se encuentra bajo jurisdicción de la Intendencia del Parque Nacional Lanín.

En cuanto al grado de operatividad del Puerto Canoa es relativa al transporte de pasajeros turistas exclusivamente, no posee interrelación con los demás puertos del país ni sirve al comercio con el MERCOSUR.

Dado que el muelle Puerto Canoa se encuentra dentro del área Lago Huehulafquen del Parque Nacional Lanín, la explotación de los servicios que se ofrecen en el muelle y complejo adyacentes son concesionados, el régimen legal aplicable es de orden Nacional (Régimen de Contrataciones del Estado, sus complementos y modificatorias).

**a) Puerto Canoa.** A 56 Km de Junín de los Andes se encuentra Puerto Canoa (Camping diurno) donde se ubica el sendero educativo-interpretativo "El Bosque", que implica una caminata promedio de 30 minutos observando la flora y fauna lugar.

También encontramos un muelle desde donde se realizan excursiones por los lagos Huehulafquen y Epulafquen.

Desde Puerto Canoa y recorriendo 3 Km más por la Ruta Provincial N° 61, se arriba a la zona llamada La Unión, una estrecha angostura de aguas calmas que une el lago Huehulafquen con el Paimún ("muchacha barba", o también se lo interpreta como "corredor tranquilo"). Este último es un espejo de agua de 16 Km. de superficie rodeado de montañas nevadas y frondosos bosques donde habita una variada fauna rica en ciervos colorados, zorros, jabalíes, liebres, nutrias, etc.

Sus costas al norte son planas, de arena volcánica oscura y muy buenas para hacer playa; mientras que en el este son acantiladas

Junín de los Andes está ubicada al sudoeste de la Provincia de Neuquén y es el punto de partida hacia los atractivos únicos del Parque Nacional Lanín. Es la localidad más cercana al volcán Lanín. También se constituye en el punto de partida del corredor internacional que culmina en Pucón, Chile, atravesando volcanes, lagos, bosques y cascadas. Además propone infinidad de actividades, tales como pesca deportiva, ascensiones al volcán, trekking, termalismo, paseos en catamarán, visita a comunidades mapuches, fiestas populares y el camino que marcó la beata Laura Vicuña.

La naciente del río Chimehuin, que rodea la ciudad resulta un sitio famoso en todo el mundo, y codiciado por los especialistas en fly casting. Esta localidad también es el punto de partida más cercano para la excursión a las Termas de Laguen-Co, y cruzar a Chile por el Paso de Carirriñe.

### **3.3.- LA INDUSTRIA NÁUTICA ARGENTINA**

Nuestra industria náutica, que ya tiene una gran tradición y desarrollo, nació en la ribera del Río de la Plata a principios del siglo pasado.

En esos años se instalan los primeros astilleros, cuyos propietarios eran en su gran mayoría inmigrantes europeos que aplican así sus conocimientos y experiencia en la construcción de embarcaciones de madera. Veleros y cruceros de destacada elegancia y calidad comienzan a navegar nuestras aguas.

Con la introducción de las resinas plásticas reforzadas con fibra de vidrio, y la producción en serie, la industria alcanzó su madurez permitiendo el acceso masivo del público a la náutica: actualmente la producción alcanza 7.800 unidades anuales promedio, y el total de embarcaciones supera las 90.000.

El nivel de calidad logrado es realmente alto, y da prueba de ello el reconocimiento internacional de sus productos y los triunfos de sus deportistas a escala mundial, que con todos los títulos cosechados son parte indisoluble de una actividad en la que la industria es pilar fundamental.

Hoy en día, la industria náutica argentina está perfectamente preparada para responder a todo tipo de demanda, sea esta de transporte, turismo, deportiva, pesca, seguridad o defensa: desde un Optimist hasta grandes embarcaciones. Más de 120 empresas constructoras de veleros, cruceros, lanchas, inflables, equipamiento y todos los servicios necesarios para la producción y el mantenimiento de embarcaciones componen un sector que dispone de una capacidad instalada de más de 700.000 m<sup>2</sup>, y ocupan a más de 5.200 personas, concentrada mayoritariamente en un radio de 30 Km. En la zona norte del Gran Buenos Aires.

**CACEL** ( Cámara Argentina de constructores de embarcaciones )

En 1969, un grupo de astilleros funda la Cámara Argentina de Constructores de Embarcaciones Livianas (CACEL) con el objeto de promover la náutica y difundir esta actividad. Posteriormente se incorporan a CACEL los fabricantes de partes, proveedores de servicios, accesorios, comercialización, seguros etc., quedando así representado por esta cámara empresaria, todo el espectro de la actividad náutica argentina.

CACEL brinda a los asociados información estadística nacional e internacional, asesoramiento laboral y comercial, y realiza promoción de exportaciones. En sus múltiples actividades, cabe destacar que CACEL organiza el ya tradicional Salón Náutico de Buenos Aires, presente en el calendario mundial "Boat Shows", desde 1983.

Internacionalmente, CACEL está afiliada desde 1985 a ICOMIA (International Council Of Marine Industries Association ) y es miembro fundador de CLINA (Consejo Latinoamericano de la Industria Náutica).

### **3.4.- DEMANDA**

No existe ningún estudio con rigor científico sobre la demanda de esta actividad. Se han realizado estudios aislados, de relevancia mínima.

Para hacer una investigación que corresponda a la demanda se deberían obtener de las empresas que alquilan y venden equipos, de los registros de Prefectura Naval, donde están registrados los propietarios de las unidades y de los libros de Rol de Prefectura, datos para iniciar un estudio de demanda.

La actividad tiende a crecer de una manera desordenada, y la legislación existente es sobre medidas de seguridad que formula la Prefectura Naval Argentina. Esto no quiere decir que haya algo formal sobre el tema que explique que la demanda tiene determinadas características.

Todo lo que se sabe es a través de la observación y de lo que se va pasando de boca en boca. Se observó que la característica de la demanda en el sector náutico está muy segmentada, y que corresponde a un sector de ingresos elevados. Además para la realización de la actividad se necesita cierto estado físico y psíquico, pero por sobre todo se deben poseer habilidades y conocimientos sobre técnicas de navegación y cumplir con una serie de requisitos para ser dueño de una embarcación y poder conducirla. Como los autos, una embarcación tiene papeles que tener en regla para poder navegar y ellos son:

- La “Matricula”, (Título de propiedad), es el título de propiedad de la lancha. (Lo otorga la Prefectura Naval Argentina), obtenerla cuesta \$63.-las jurisdiccionales que son las menores, y unos \$ 111.- las mayores, incluyendo la libreta. Conviene pedir la “cédula” que es un título opcional, plastificado y oficial, para tener abordó. El costo del pago anual es de entre \$ 75.- y \$ 200.- dependiendo del tamaño de la embarcación. Por un valor adicional la puede tramitar un gestor si no dispone de tiempo.
- El “Certificado de Elementos de Seguridad”, lo otorga la Prefectura tras verificar que la dotación de elementos está completa y en buen estado. Dura 10 años y cuesta \$ 75.--. Los elementos son salvavidas, extintor de incendio, silbato, espejo, linterna, ancla, pala/bichero, (remo con gancho en la otra punta) y otros elementos que varían según la navegación que se hace. El equipo de seguridad vale alrededor de \$ 150.- y se compra en un almacén naval, hay varios muy completos.
- El “Carnet de Conductor” que tiene varias categorías.: para conducir lanchas hay dos categorías, la de “Conductor Náutico” y la de “Timonel de Yate y motor”. Cada una con distintos requisitos y alcances. Para su obtención hace falta aprobar un examen en la delegación de Prefectura más próxima, para rendir se pagan \$35.-- Tiene una vigencia de 5 años.

Cualquiera que tenga buena vista, estudie el programa de examen y conduzca razonablemente la lancha, lo aprobará.

Hay otras categorías de habilitaciones para conducir embarcaciones pero no se aplican a embarcaciones menores a motor.

Las guarderías establecen sus precios según donde están ubicadas, según su categoría y la variedad de servicios que prestan. Las de más precio generalmente dan más servicios y las de valores menores cumplen con su función. Otros lugares para guardar la embarcación son los clubes náuticos, (algunos cuentan con guardería propia), recreos o hasta en su casa si tiene lugar. En estos casos cuando no se tiene una guardería hará falta un trailer y una rampa para meter la embarcación al agua usando su auto o con un malacate, (aparato a motor que con un cable baja y sube el trailer por la rampa).

Los valores de guarda de una embarcación en clubes o recreos son muy diversos y deben averiguarse o negociarse en cada caso.

A pesar de esta realidad, en la que se demuestra que la actividad es muy costosa y por ende muy ligada al nivel socioeconómico de la demanda, dado el costo de los equipos, requisitos e indumentaria, puede afirmarse que las personas que la realizan son de un poder adquisitivo medio-alto y alto.

También se sabe que el sector cuenta con un panorama alentador, ya que tiene un gran crecimiento, y que el mayor porcentaje de la producción que realizan los astilleros es para exportar a Estados Unidos, Europa, y en menor proporción a Chile, Uruguay, Paraguay y Brasil.

Según la opinión de dos jóvenes empresarios, Andrés Troelsen y Emilio Arena,<sup>19</sup> que fabrican lanchas que van desde los 20.000 hasta los 90.000 pesos, dicen que el target es muy variado, y que las pueden comprar tanto un presidente de una compañía como tres amigos que se juntan para reunir el total del monto. Además agregaron, que el público varía mucho según el lugar del país, en el interior, el río es más cotidiano, cercano y es más común tener lancha. Aseguran que comprar y mantener una lancha no es inaccesible, que si no se quiere pagar una guardería se la puede tener en su casa con un trailer. Ambos concluyeron que en todo el país hay sólo 100.000 embarcaciones y que el mercado tiene todo por crecer.

La demanda náutica daría lugar a una investigación, que llevaría más tiempo y más costo, ya que es más difícil de realizar, porque el universo crítico está muy diseminado.

Cabe destacar, que las características de la demanda aquí mencionados, han sido inferidos a través de la información proporcionada por medio de informantes clave, ya que no se poseen tanto datos cuantitativos como cualitativos. Además no se consignan datos estadísticos oficiales.

---

<sup>19</sup> Diario Clarín, Suplemento Económico, 29 de julio de 2003 p. 10.



### III.- CONCLUSION

Muchos países a partir del Turismo han podido dar respuesta a la crisis de gravedad por la cual atravesaban, como la que enfrenta la Argentina de hoy. En este sentido, y que en virtud de vivir en un mundo globalizado, en el marco de transformaciones que han tenido lugar en el contexto mundial de la actividad y en el político y económico nacional, vemos por ejemplo como los efectos de la devaluación han influenciado en el incremento del turismo en la Argentina, con preferencia del Producto Patagonia, que atrae preferentemente a turistas extranjeros.

El Turismo en la Argentina es una de las actividades que ha experimentado mayor crecimiento en los últimos años. Los cambios en el contexto macroeconómico iniciados en la década del noventa posibilitaron el avance en campos en los que todavía se presentaba un retraso importante, tal es el caso de las inversiones de infraestructura. Actualmente el país está en una mejor situación respecto de las inversiones de capital en viajes y turismo, ya que no sólo el desarrollo del turismo depende de los atractivos naturales y culturales de primera jerarquía, sino que también depende de la infraestructura y de las políticas macroeconómicas y sectoriales que disponga el gobierno nacional.

Una de las tendencias de éstos flujos, es que buscan destinos "nuevos", que a medida que el mundo va explorándose también van disminuyendo, por tal motivo es necesario armar paquetes que sean creativos y llamen la atención de los futuros turistas.

Frente a este escenario mundial nuestro país se encuentra alejado de los principales centros emisores y no posee en la actualidad una oferta importante de paquetes turísticos que contengan las actividades acuáticas recreativas.

En Argentina podemos observar que hay:

- infraestructura con escaso equipamiento de transporte acuático
- infraestructura en algunos casos subutilizada
- destinos turísticos con recursos naturales y culturales que poseen puertos comerciales y recreativos sin puesta en valor.

Ante este diagnóstico de las actividades acuáticas es necesario implementar acciones para potenciar el recurso y crear nuevos productos.

Para poder optimizar las alternativas a emprender se deben tener en cuenta las previsiones que emite la O.M.T.<sup>20</sup>, que estima que para el período **1995-2020**, la tasa media de crecimiento en América del Sur conseguirá los porcentajes más elevados, con el 4,8% anual, mientras que América del Norte la tendrá más baja con el 3,5% anual. Además, prevé que Europa seguirá siendo el continente con mayor emisión de turistas. La región de Asia Oriental y Pacífico será la segunda emisora, desplazando al tercer lugar a América.

---

<sup>20</sup> Organización Mundial del Turismo, "Turismo: Panorama 2020". Avance Actualizado, Madrid, España, Editorial: Organización Mundial del Turismo, 1999.

A lo largo del trabajo se han analizado distintos aspectos que tienen que ver con los puertos, los atractivos y las actividades recreativas, y observé que debido al gran auge que tienen los puertos deportivos en Europa y Estados Unidos, y toda la gama de actividades náuticas que abarca, fue mi motivación en pensar porque esta tendencia no se puede dar con esa intensidad en la Argentina, ya que sería una alternativa para dinamizar la oferta y proponer diferentes propuestas que atraiga extranjeros y al turista nacional, que actualmente está en desventaja para ir de vacaciones al exterior.

#### **IV.- PROPUESTAS**

A continuación se enunciarán una serie de propuestas que relacionan al transporte acuático, el recurso turístico y los puertos de la República Argentina.

- Fomentar la conciencia marítima en la población, sobre todo en aquellos lugares que poseen en sus cercanías mar o cualquier otra especie de espejo de agua, tales como lagos, ríos y lagunas. Es necesario que la comunidad haga uso y disfrute de estos espacios recreativos, ya que constituyen una oportunidad para intensificar el desarrollo de distintas zonas turísticas del país.
- Construir y Modernizar los puertos marítimos, fluviales y lacustres, para que estos se adecuen a los estándares internacionales, no sólo los comerciales sino también los deportivos.
- Reactivar la navegación fluvial, sobre todo en los puertos del norte del país principalmente, el de Posadas y Formosa que están prácticamente con muy poca actividad operativa. Esto se debió a que fueron muy perjudicados con la construcción de la represa de Yaciretá, por tal motivo se está pensando en trasladar el puerto de Misiones si no se realizan las obras de infraestructura necesarias, tanto en Argentina como en Paraguay.

La construcción de represas u otras obras de utilización de recursos hídricos, tienen un impacto social y otro ambiental. El primero se vincula con el comercio, la industria, la migración de personas, la vivienda, la demanda laboral, la modificación de patrones socio- culturales, la salud, la recreación. El segundo se relaciona con los cambios geológicos, la explotación de los suelos, el agua, el aire, la fauna, la flora, las especies en vías de extinción, etc.. Esto resalta la importancia de realizar una detallada evaluación del impacto ambiental en todas las obras que el hombre quiera llevar a cabo. Es tan importante la supervivencia del ecosistema como la industrialización, la construcción de grandes obras, la expansión agrícola. El equilibrio se encuentra en la implementación de políticas que logren un desarrollo sustentable, la única manera de explotar los recursos naturales sin extinguirlos mejorando el nivel de vida de los seres humanos.

- Facilitar que el ferrocarril pueda tener acceso a todos los puertos, ya que en algunos de ellos no lo pueden hacer debido a las malas condiciones de las vías, o por la falta de recursos para la construcción de las mismas.

Que el ferrocarril ingrese a los puertos representa numerosos beneficios para todo el sector, la ciudad y la región. Un ejemplo es el caso de la reactivación del ferrocarril en Mar del Plata, entre la antigua estación de cargas que se encuentra detrás del estadio polideportivo hasta la dársena del puerto. Es un proyecto de mucha importancia tanto desde el punto de vista productivo y también desde lo turístico. Hace varios años que el Consorcio Portuario regional está trabajando en ello, pero uno de los puntos

fundamentales para su concreción es la erradicación de varios asentamientos precarios ilegales y algunos emprendimientos comerciales, que a lo largo de los años se fueron instalando sobre las vías que quedaron en desuso desde el 1982. Este proyecto incrementará la capacidad de desarrollo de la terminal portuaria dado que permite vincular a Mar del Plata con su hinterland. Según el informe del Consorcio se pueden enumerar las siguientes ventajas:

- Importante mejora de la oferta del puerto, vinculada a su optimización operativa junto con la reactivación de su vínculo ferroviario.
  - Reactivación económica de la zona de influencia portuaria.
  - Apertura de nuevos mercados para las producciones locales (principalmente frutihortícolas, maderas, productos del mar ) produciendo además una importante sinergia de actividad comercial e intercambio cultural con proyección internacional.
  - Captación del transporte de exportaciones chilenas a través del Océano Atlántico.
  - Reducción de costos para la producción que ya se coloca en el mercado asiático, mejorando la posición frente a la competencia.
  - Captación de turismo de la zona centro y sur de Chile y sur de la Argentina.
  - Mejora de la oferta de transporte de pasajeros con la zona sur y oeste del país.
- Controlar la contaminación del medio ambiente acuático, este ecosistema es uno de los más importantes por su extensión en el globo, pero debido a los usos y costumbres, la ignorancia, la mala información o la falta de ella, los intereses creados han llevado a pensar durante muchísimo tiempo que el mejor lugar para verter los desechos era este, ya que no constituye un área para un asentamiento poblacional sino una zona de tránsito y a esto se debe el tiempo que le demandó al hombre tomar conciencia de su contribución a la contaminación.  
Se deberían tomar serias medidas con respecto a las actividades industriales, agrícolas y los asentamientos poblacionales ya que producen cambios en la calidad de las aguas. Para revertir esta situación que va incrementándose día a día , hay organismos y centros de investigación nacionales que pueden hacer los estudios necesarios con perfecta idoneidad, sin necesidad de contratar empresas o consultores extranjeros. Un ejemplo latente es el caso del Riachuelo ,que es un caldo de cultivo, en el cual la contaminación es altísima, y afecta a la población que vive en los alrededores. Sería conveniente tomar medidas urgentes y tratar que con el tiempo este pueda convertirse en un área de recreación como lo era antiguamente.
  - Preservar y aprovechar la variada oferta de atractivos naturales que posee el país por mar, ríos y lagos, que bien justifican la captación de una demanda exigente. Esta es una alternativa viable que tiene la Argentina para poder salir del estancamiento económico en el que está inmersa y es una forma de poder captar divisas extranjeras e insertarse en el mundo.
  - Promover y coordinar junto con la Secretaría de Turismo y Deporte de la Nación, Prefectura Naval y Clubes Náuticos, las actividades deportivas náuticas con énfasis en el país y en el exterior, para su fomento y desarrollo, y de esta manera poder controlar su crecimiento de manera ordenada.

- Coordinación de las políticas de turismo y los distintos modos de transporte, para que sea coherente con los planes de desarrollo turístico de las diferentes regiones del país, ya que resulta esencial, porque tienen una gran vinculación con la actividad turística. Esta coordinación, no se debe dar solo por parte del Estado, a través de su rol regulador, sino que debe existir una cooperación por parte de los distintos sectores vinculados a la actividad.
- Fomentar y crear nuevos productos en los destinos nacionales, era habitual en la Argentina, que por motivos de diferencia cambiaria les resultaba a los argentinos más económico viajar hacia destinos internacionales, en lugar de visitar los nacionales. Esta situación ha cambiado a partir de la devaluación del peso en el verano de 2002, por tal motivo es conveniente aprovechar esta situación, tanto para el turismo interno como internacional, creando nuevos productos, y especialmente en los deportes de aventura, todo lo que tenga que ver con lo exótico y con la naturaleza. Este tipo de producto es muy requerido por el público extranjero, que es precisamente lo que lo motiva a la realización del viaje, a parte de beneficiarse con el tipo de cambio.
- Formar comisiones multisectoriales a nivel local, provincial y nacional, estas deberían llevarse a cabo para articular las políticas entre sí, y de esta manera, consensuar los objetivos que tienen los diferentes sectores, alentando así el crecimiento de lo local a lo nacional. Debido a la gran cantidad de actores involucrados tanto en los puertos, los prestadores de servicios, se hace necesario formar estas comisiones locales que cuenten con la participación de todos los sectores involucrados, a fin de coordinar acciones para poder optimizar la calidad de las prestaciones, pudiendo de esta manera multiplicar los esfuerzos, intercambiar ideas que enriquezcan al sector y por sobre todo evitar enfrentamientos de objetivos. Luego estas comisiones locales se deben coordinar con las de otras ciudades, con las provinciales y después a nivel nacional, para articular las actividades y de esta manera establecer lineamientos coherentes entre los sectores implicados.
- Capacitar los recursos humanos, ante la gran demanda que tiene Argentina en estos momentos desde el exterior, se hace necesario crear un nuevos centros de formación profesional y alentar los existentes, para capacitar a todas las personas que de alguna manera tomen contacto con el turista. Estos deben estar dirigidos hacia todos los niveles educativos. Se debe promocionar los centros de capacitación en las escuelas, para concientizar sobre la importancia que tiene el turismo como generador de empleo en las economías locales.
- Conservar y crear nuevos circuitos que involucren a los puertos con los atractivos y actividades cercanas, la gran mayoría de los puertos posee atractivos locales o situados en los alrededores, permitiendo de esta manera reactivar la economía del lugar.
- Optimizar los distintos circuitos turísticos del país utilizando transporte multimodal, debido a la gran extensión del país se deben combinar distintos modos de transporte, para poder integrar los diferentes destinos turísticos.

- Innovar en la oferta turístico-recreativa del transporte acuático, se sabe que el transporte turístico tanto marítimo como fluvial es marginal, debido a su lentitud. Por tal motivo este tipo de transporte se utiliza para cruzar a una isla, un estrecho o para realizar alguna excursión dentro de los límites de una ciudad. Pero también se podría incluir en algún tramo de un circuito turístico a algún tipo de embarcación, que sirva para el traslado de turistas. Sería conveniente reactivar algún antiguo cauce de agua o que en este momento este inactivo, debido a la competencia de puertos privados que lo han dejado inoperantes, o que ha sido abandonado por el gran volumen de los barcos modernos.
- Desarrollar el turismo fluvial individual, este se ha desarrollado considerablemente desde hace dos décadas y ha permitido que en el Reino Unido, Irlanda y Francia se reactivaran antiguos cauces que se usaban para el transporte de mercaderías. este tipo de turismo ha llevado al acondicionamiento de nuevas infraestructuras turísticas.
- Implementar un sistema de estadísticas, que brinde datos fiables y que puedan ser analizados y comparados a través del tiempo. Se debería realizar, debido a que la planificación hasta el momento en la mayoría de las ciudades ha sido escasa, y como resultado vemos que la actividad turística recreativa creció en función de la demanda, pero esta no está organizada.
- Maximizar la operatividad de los puertos, combinando su actividad habitual de cargas con la actividad turística. En la actualidad hay más de 23 puertos en la zona de la provincia de Santa Fe que son privados, y exportan el 73% de los cereales del país. Esta situación perjudicó a otros puertos que se encargaban de esta trabajo, dejándolos prácticamente inactivos.
- La Secretaría de Turismo y deporte de la Nación debería llevar a cabo la tarea de investigar con seriedad todo lo que corresponde a la demanda, ya que todos los datos existentes son aislados, y no hay nada que lo respalde formalmente. Todo lo que se sabe es a través de la observación y de lo que se va pasando de boca a boca.
- Incluir a las actividades náuticas dentro de los paquetes turísticos, facilitando de esta manera su realización e insertándola de a poco en la mente de las personas, ya que de por sí son actividades caras y se necesita tener cierta preparación física, intelectual, para poder realizarlas.
- Publicidad y comercialización de los puertos deportivos, a través de las agencias de viajes.
- Construir nuevos puertos deportivos en ciudades estratégicas, o rehabilitar puertos que han quedado inactivos, para así de esta manera crear un nuevo polo de desarrollo local, y volverlo económicamente activo.

## V.- BIBLIOGRAFIA

### Libros

- Abeledo - Perrot  
*"Código de Comercio de la República Argentina"*  
Ediciones Artes Gráficas Candil S.R.L., Décimoquinta Edición, Buenos Aires - Argentina, 1989.
- Acerenza, Miguel Ángel  
*"Administración del turismo"*  
Vol.1. Editorial Trillas, México, D.F., 1991.
- Autores varios  
*"Puertos Argentinos"*  
Manrique Zago Ediciones S.R.L., Buenos Aires - Argentina, 1998.
- Beltrán Montiel, Luis  
*"Curso de Derecho de la navegación"*  
Editorial Astrea, Quinta Reimpresión, Buenos Aires - Argentina, 1987.
- Blasco, Albert  
*"Turismo y Transporte"*  
Editorial Síntesis, S.A., Madrid - España, 2001.
- Boullón, Roberto C.  
*"Las Actividades Turísticas y Recreacionales: El hombre como protagonista"*  
Editorial Trillas S.A., México D.F.- México, 1983.
- Carriquiriborde, Helena; Laurelli, Elsa; Lijesthröm, Moira; Raposo, Isabel. Ciudades puertos y globalización : análisis de tres casos en Argentina pp. 97-127. In: Castagna, Alicia; Woelflin, María Lidia; Raposo, Isabel. Red Iberoamericana de Investigadores en Globalización y Territorio sección Argentina; Universidad Nacional de Rosario; Facultad de Ciencias Económicas y Estadística; Escuela de Economía; Instituto de Investigaciones Económicas. Reestructuración productiva, mercado laboral y desigualdades regionales en Argentina. Rosario: la Universidad, marzo 2001. 358 p.
- De la Torre, Francisco  
*"Agencias de Viajes y Transportación"*  
Editorial Trillas, Cuarta Edición, México D.F. - México, 1990.
- Fernández Fuster, Luis  
*"Historia General del Turismo de Masas"*  
Editorial Alianza S.A., Madrid- España, 1991.

- Fernández Fuster, Luis  
*"Introducción a la Teoría y Técnica del Turismo"*  
Editorial Alianza S.A., Madrid-España, 1985.
- Fernández Gómez, Carmen y Blanco Castro, Ana  
*"Producción y Venta de Servicios Turísticos en Agencias de Viajes"*  
Editorial Síntesis S.A., Madrid - España, 1996.
- García Arguijo, Alejandro Raúl  
*"Contaminación del Medio Ambiente Acuático"*  
Ediciones Poligrafik Proamar, Avellaneda - Provincia de Buenos Aires, Argentina, 1994.
- Lundberg, Donald E.  
*"El Negocio del Turismo"*  
Editorial Diana S.A., Primera edición, 4º Impresión, México D.F. - México, 1981.
- Mazondo, José O.  
*"El Nuevo Rol de los Puertos Argentinos"*  
Ediciones Poligrafik Proamar, Buenos Aires - Argentina, 1996.
- Mendoza, Ramón C.F.  
*"Transporte II: Carretero, Marítimo y Aéreo"*  
Ediciones Temas de Turismo, Librerías Turísticas, Segunda Edición, Buenos Aires - Argentina, 1992.
- Mesplier, Alan y Bloc-Duraffour, Pierre  
*"Geografía del Turismo en el Mundo"*  
Editorial Síntesis, S.A., 4ª Edición, Madrid - España, 2000.
- Organización Mundial del Turismo  
*"Turismo: Panorama 2020". Avance Actualizado.*  
Editorial Organización Mundial del Turismo, Madrid - España, 1999.
- Paniagua Mazzorra, Arturo  
*"Buques de Crucero del año 2000"*  
Aqualarga Editores S.L., Madrid- España, 1998.
- Raimondi, Carlos H.  
*"Hacia una Argentina marítima"*  
Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires - Argentina, 1991.
- Ramírez Blanco, Manuel  
*"Teoría General del Turismo"*  
Primera Edición. Editorial Diana, S.A., México, 1994.



- Schlüter, Regina G.  
*"El Turismo en Argentina: Del Balneario al campo"*  
Publicación del Centro de Investigaciones y Estudios Turísticos, Primera Edición,  
Buenos Aires - Argentina, 2001.

#### Artículos de Diarios, Revistas y otras publicaciones

- De Castro, Cecilia, *"Lanchas para salir a flote"*, Suplemento económico, Diario Clarín, Buenos Aires- Argentina, domingo 29 de julio de 2003, p. 10.
- La Ciudad y la Zona: *"La reactivación del ferrocarril en el puerto traería numerosas ventajas"*, Diario La Capital, Mar del Plata- Argentina, jueves 3 de julio de 2003, p. 11.
- Cristini, Marcela, *"La Argentina implementa sus Zonas Francas"*, en: Revista de la Bolsa de Comercio de Rosario, año 42 (1469), 1996, pp 10-16.
- Mantero, Juan Carlos, *"Urbanizaciones Turísticas del Litoral Atlántico"*, en: Aportes y transferencias, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales de la Universidad Nacional de Mar del Plata, año 5 vol 2, 2001, pp 11-54.
- Mantero, Juan Carlos, *"Puesta en Valor turístico recreacional de la Cuenca del Salado: Proyecto y Territorio"*, en: Aportes y transferencias, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales de la Universidad Nacional de Mar del Plata, año 6 vol 1, 2002, pp 11-26
- Bertoni, Marcela, *"Turismo Ecológico: Puesta en valor de la Cuenca del Salado"* en: Aportes y transferencias, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales de la Universidad Nacional de Mar del Plata, año 6 vol 1, 2002, pp 27-34.
- Otero, Adriana M., *"Manejo Ambiental de actividades turísticas en el corredor de los grandes Lagos Argentino- Chileno"*, Universidad Nacional del Comahue, año 4 vol 1, 2000.

#### Sitios de Internet

- [http://www.argentina.derecho.org/cn/Derecho\\_Aduanero](http://www.argentina.derecho.org/cn/Derecho_Aduanero)
- <http://www.argentour.com/mapas>
- <http://www.austral.edu.ar/web/empresa/idied/indica/julio%202003.doc>
- <http://www.buenosairesport.com.ar/ie/puertos/index.asp>
- <http://www.cacel.com.ar>
- <http://www.consejoportuario.com.ar>
- <http://www.eco2site.com/patagonia/puertos.asp>
- <http://www.fundacionbankboston.com.ar>
- <http://www.geoargentina.com.ar>
- <http://www.hidro.gov.ar>
- <http://www.prefectura naval.gov.ar>
- <http://www.puertosdeargentina.com.ar/lagos/lacustres.htm>
- <http://www.sectur.gov.ar>
- <http://www.ultraguia.com.ar/Deportes/UltraNautica.htm>
- <http://www.unne.edu.ar/cyt/2002/01-sociales/s-044psf>

## **VI.- ANEXOS**

# Prefectura Naval Argentina

## ORDENANZA N° 4/98 (DPMA)

### TOMO 6

#### “REGIMEN PARA LA PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE”

Buenos Aires, 27 de julio de 1998.

---

---

#### **NORMAS PARA LA PREVENCION DE LA CONTAMINACION DE LAS AGUAS PROVENIENTE DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y DE PLACER.**

#### **DISPOSICIONES PARA LOS CLUBES NAUTICOS, GUARDERIAS, PUERTOS RECREATIVOS Y ASTILLEROS DE EMBARCACIONES. NORMAS DE CONDUCTA A SEGUIR POR LOS USUARIOS DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y DE PLACER EN MATERIA DE PRESERVACION DEL MEDIO ACUATICO**

VISTO lo informado por la Dirección de Protección del Medio Ambiente; y

#### CONSIDERANDO:

Que el Artículo 41, primer párrafo, de la Constitución Nacional, establece que “Todos los habitantes gozan del derecho de un ambiente sano, equilibrado, apto para el desarrollo humano y para que las actividades productivas satisfagan las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras, y tienen el deber de preservarlo. El daño ambiental generará prioritariamente la obligación de recomponer, según lo establezca la ley”.

Que si bien los efectos adversos al medio acuático se deben especialmente a las actividades desarrolladas por el hombre desde instalaciones terrestres, el permanente desarrollo de las actividades náutico deportivas en jurisdicción nacional, hace necesario reglamentar las mismas dentro del marco jurídico y técnico en pro del cuidado del ambiente, mediante normas de prevención y lucha contra la contaminación.

Que la Ley General de la Prefectura Naval Argentina (Ley N° 18.398) en su artículo 5°, inciso a), subinciso 23), establece que es función de la Institución: “Entender en lo relativo a las normas que se adopten tendientes a prohibir la contaminación de las aguas fluviales, lacustres y marítimas por hidrocarburos u otras sustancias nocivas o peligrosas, y verificar su cumplimiento”.

Que la Ley N° 22.190 asigna a la Prefectura Naval Argentina funciones exclusivas en materia de prevención y vigilancia de la contaminación de las aguas y otros elementos del ambiente, y en su artículo 5° establece que los puertos proveerán los servicios tendientes a disminuir los riesgos de contaminación y que permitan la recepción de las sustancias contaminantes que no deben arrojarse a las aguas.

Que la Ley N° 24.089 aprueba el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, designando a la Prefectura Naval Argentina como su autoridad de aplicación.

Que el artículo 2° del Decreto 1.886/83, por el que se incorpora el Título 8 “De la Prevención de la Contaminación Proveniente de Buques”, al Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre, designa a la Prefectura Naval Argentina para proceder al dictado de las normas complementarias que sean necesarias.

Que el Decreto 2532/93, declara de INTERES NACIONAL la Prevención de la Contaminación de las Aguas por Hidrocarburos y todas las acciones tendientes a preservar el ambiente acuático.

Que la Federación Internacional de Vela (International Sailing Federation), ha redactado un documento mediante el cual hace recomendaciones sobre la implementación de medidas sobre el modo de tratar el ambiente marino y sus costas.

Que la protección del ambiente acuático requiere del desarrollo de una conciencia colectiva, debiendo establecerse, entre otras cosas, criterios uniformes para preservar la calidad de las aguas.

Que las descargas de Hidrocarburos y sus mezclas, basuras y cualquier tipo de residuos en general, afectan severamente al medio acuático, alterando los ciclos biológicos de flora y fauna, disminuyendo los alicientes recreativos y produciendo daños a la salud humana, amenaza para las actividades acuáticas incluyendo la pesca y perjuicios o deterioros de la calidad del ambiente.

Que resulta necesario complementar la reglamentación vigente en materia de protección ambiental y en particular, aquella relativa al ámbito acuático de jurisdicción nacional, estableciendo normas que alcancen a las embarcaciones deportivas y de placer, como así también establecer recomendaciones y pautas de acción aplicables a los clubes náuticos, guarderías, puertos recreativos y astilleros de embarcaciones.

Por ello:

#### EL PREFECTO NACIONAL NAVAL

#### DISPONE:

ARTICULO 1°: Apruébanse las “NORMAS PARA LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS PROVENIENTE DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y DE PLACER - DISPOSICIONES PARA LOS CLUBES NAUTICOS, GUARDERIAS, PUERTOS RECREATIVOS Y ASTILLEROS DE EMBARCACIONES - NORMAS DE CONDUCTA A SEGUIR POR LOS USUARIOS DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y DE PLACER EN MATERIA DE PRESERVACIÓN DEL MEDIO ACUÁTICO”, que como Anexos 1, 2 y 3 integran esta Ordenanza.

ARTICULO 2°: La presente Ordenanza entrará en vigor una vez cumplidos sesenta (60) días, computados desde el siguiente al de la fecha consignada en el encabezamiento.

ARTICULO 3°: Comuníquese, publíquese y archívese.

Buenos Aires, 12 de junio de 1998.

(Oficio DPMA, CO3 N° 24-98).

PARCIAL DE ORDENANZA N° 01/98 (DPMA).

(Nro. de orden 190).

**Anexo N° 1 a la Ordenanza N° 4-98. (DPMA)**

# **NORMAS PARA LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS PROVENIENTE DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y DE PLACER.**

## **1. Objeto:**

Estas normas tienen por objeto la preservación del ambiente acuático, tendientes a crear una conciencia sobre la necesidad de ello, en los navegantes, fabricantes e importadores de embarcaciones deportivas, recreativas y de placer, como así también a las autoridades responsables de las entidades relacionadas directamente con el medio náutico deportivo.

Resulta necesario que los fabricantes e importadores provean a las embarcaciones de instalaciones idóneas para que los navegantes puedan cumplimentar con los regímenes operativos de descarga autorizados para los residuos líquidos y sólidos, como así también de los medios para lograr que las tareas de disposición de los mismos en las instalaciones terrestres, sean realizadas con éxito.

A tales efectos, la provisión de dichas instalaciones y medios de a bordo estarán complementadas con instrucciones precisas sobre su utilización, las que serán compatibles con los medios terrestres de disposición final.

## **2. Aplicación:**

La presente Ordenanza será de aplicación a:

a) Embarcaciones deportivas y de placer matriculadas en la Matrícula Nacional - el Registro Especial de Yates - y en los Registros Jurisdiccionales de la Prefectura Naval Argentina.

b) Embarcaciones deportivas y de placer procedentes de otros registros o que no sean de la Bandera Nacional, cuando naveguen en las aguas marítimas, fluviales y lacustres de jurisdicción nacional.

c) Clubes náuticos, guarderías de embarcaciones, puertos recreativos y astilleros de embarcaciones.

## **3. Abreviaturas:**

3.1. **REGINAVE:** Es el REGIMEN DE LA NAVEGACION MARITIMA, FLUVIAL Y LACUSTRE (Publicación PNA R.G. -04-008).

## **4. Definiciones:**

A los efectos de la aplicación de estas normas rigen las siguientes definiciones:

4.1. Aguas Sucias: Se entienden por tales a las siguientes:

4.1.1. Desagües y otros residuos procedentes de cualquier tipo de inodoros, urinarios y retretes.

4.1.2. Desagües procedentes de duchas, lavabos y lavaderos.

4.2. Basuras: Es toda materia inútil, innecesaria o superflua que ha de eliminarse de a bordo. El término comprende a toda clase de restos de alimentos y otros desechos producidos en la embarcación, incluyendo aquellos resultantes de las tareas de mantenimiento y reparación.

No se incluyen aquí a los hidrocarburos y a las aguas sucias.

4.3. Descarga: Es cualquier derrame, fuga, escape, bombeo, escurrimiento, emisión, vaciamiento o vuelco de hidrocarburos, sus mezclas y cualquier otro tipo de líquido contaminante, así como arrojar o echar a las aguas basuras.

4.4. Hidrocarburos: El término incluye a los combustibles líquidos, aceites lubricantes, grasas y diluyentes.

4.5. Mezclas Oleosas o Mezclas de Hidrocarburos: Es cualquier mezcla que contenga hidrocarburos.

4.6. Zonas de Protección Especial: Son aquellas que dentro de las aguas de jurisdicción nacional, requieren medidas especiales de cuidado para la protección del ambiente (Ordenanza N° 12/97 - Tomo 6).

4.7. Tanque de retención: Es todo tanque apto para recibir y mantener los residuos líquidos generados a bordo, tales como mezclas oleosas o aguas sucias.

4.8. Clubes náuticos, guarderías de embarcaciones y puertos recreativos: Se entiende la infraestructura expresamente construida para prestar servicio a las embarcaciones deportivas y de placer, que ofrecen puestos de amarre protegidos, lugares para guardar las embarcaciones en tierra, gradas, efectos navales, lavabos, recepción de desechos, provisión de combustible y agua e instalaciones de mantenimiento.

4.9. Astillero de embarcaciones: Se entiende como tal a toda instalación utilizada para la construcción, reparación y mantenimiento de embarcaciones deportivas y de placer.

**Nota:** Para mayor información sobre los puntos precedentes, se recomienda remitirse a los Artículos 801.0101., 802.0101. y 803.0101. del REGINAVER.

## **5. Regímenes operativos de descarga:**

### **5.1. Aguas Sucias:**

5.1.1. Navegación marítima y fluvial en zonas de protección especial y navegación lacustre: rige la prohibición de efectuar descargas a las aguas.

Las embarcaciones que estén provistas de tanques de retención de aguas sucias o de inodoros químicos, sólo podrán efectuar su descarga en instalaciones terrestres.

5.1.2. Navegación marítima fuera de zonas de protección especial: se prohíbe la descarga directa a las aguas de inodoros e inodoros químicos en fondeaderos, puertos, clubes náuticos y especialmente en cercanías de asentamientos humanos y playas concurridas. Estos sólo podrán ser usados mientras se esté navegando a más de cuatro (4) millas de la costa más próxima.

Las embarcaciones que estén provistas de tanques de retención de aguas sucias, sólo podrán efectuar su descarga al mar a un régimen moderado, encontrándose en navegación a más de doce (12) millas de la costa más próxima, o en instalaciones terrestres.

5.1.3. Navegación fluvial fuera de zonas de protección especial: se prohíbe la descarga directa a las aguas en fondeaderos, aguas interiores (lagos, lagunas, embalses), puertos, clubes náuticos y especialmente en cercanías de asentamientos humanos y playas concurridas. A excepción de los casos indicados en el párrafo siguiente, estas descargas sólo podrán efectuarse mientras se esté navegando y lo más lejano posible de la costa más próxima.

Las embarcaciones que estén provistas de tanques de retención de aguas sucias o de inodoros químicos, sólo podrán efectuar su descarga en instalaciones terrestres.

### **5.2. Basuras:**

5.2.1. Navegación marítima y fluvial en zonas de protección especial, navegación fluvial y navegación lacustre: rige la prohibición de efectuar descargas a las aguas.

Las basuras deberán retenerse y almacenarse a bordo de la embarcación durante el viaje o cuando esté en puerto o fondeadero, para su disposición en instalaciones de recepción de tales residuos en tierra.

5.2.2. Navegación marítima fuera de zonas de protección especial: rige la prohibición de efectuar descargas a las aguas de materiales plásticos y todos aquellos artículos y elementos que contengan plástico en su composición (v.g.: envases, pañales descartables, vajilla, bolsas de residuos, hilos de pesca, cabullería, etc.).

El mismo tratamiento se dará a todas aquellas basuras que contengan o puedan contener residuos patogénicos.

Los restos orgánicos de alimentos, papeles, trapos, cartón, vidrio, etc., podrán ser descargados a las aguas, excepto en fondeaderos, puertos, clubes náuticos y especialmente en cercanías de asentamientos humanos y playas concurridas, a más de tres (3) millas de la costa más próxima si previamente fueron desmenuzados o triturados; caso contrario, sólo podrán descargarse a las aguas mientras la embarcación se encuentre navegando a más de doce (12) millas de la costa más próxima.

Se dispondrán a bordo de elementos para la retención y el almacenaje de aquellas basuras cuya descarga a las aguas está prohibida.

5.3. Hidrocarburos, mezclas oleosas y/o mezclas de hidrocarburos: rige la prohibición de descargar a las aguas hidrocarburos, mezclas oleosas y/o mezclas de hidrocarburos.

No se achicará el agua contaminada con las sustancias citadas precedentemente o con cualquier sustancia tóxica para la vida marina, tales como solventes y químicos desengrasantes, como así tampoco aquellos elementos que se

encuentren con restos de esas sustancias (v.g.: trapos, estopa, papel, etc.), debiendo ser retenidas a bordo hasta su disposición final en instalaciones receptoras de tierra.

**6. Recepción de aguas sucias, basuras e hidrocarburos y/o sus mezclas:**

La recepción de éstos de las embarcaciones deportivas y de placer, por parte de los clubes náuticos, guarderías, puertos recreativos y astilleros, se hará mediante dispositivos e instalaciones aptos a tal fin.

**7. Utilización de pinturas:**

Está prohibida la utilización de pinturas antiincrustantes del tipo TBT (tributilestaño).

Cuando se limpie el casco de pinturas antiincrustantes viejas, la operación deberá realizarse en instalaciones apropiadas tratando que los restos no lleguen a las aguas.

Todos los elementos que se utilicen en las tareas descritas, deben ser dispuestos en forma segura, cuidando de no dejarlos expuestos en lugares que puedan poner en peligro a los seres vivos y dañar al ambiente.

**8. Verificaciones para la prevención de la contaminación y la seguridad en las operaciones de carga de combustible:**

8.1. Elementos de lucha contra incendios: Se tendrá al menos un extintor del tipo portátil a bordo, de características y capacidad adecuadas, cercano al lugar donde se está realizando la operación de carga de combustible.

8.2. Elementos absorbentes: Se contará con elementos absorbentes adecuados, a bordo y en tierra, cercanos al lugar de carga de combustible para prevenir cualquier descarga no deseada.

8.3. Manguera de carga: Se tendrá precaución al manipular la manguera de carga de combustible, antes, durante y después de efectuada la operación correspondiente, de modo de evitar fugas de líquido.

8.4. Bandeja colectora: Se colocarán bandejas colectoras en los venteos de los tanques de combustible y en las bridas de acople, o dispositivos similares, utilizadas para las operaciones de carga de combustible, a fin de evitar eventuales derrames o fugas de líquido a las aguas.

8.5. Portas y aberturas: Se cerrarán portas, ojos de buey, escotillas, etc. durante las operaciones de carga de combustible, evitando así el ingreso de vapores al interior de los sectores habitables de la embarcación.

8.6. Fuegos y luces: No se tendrán encendidos ni operarán fuegos, luces sin protección y todos aquellos elementos que puedan producir chispas o fuentes de calor, incluyendo cocinas o calentadores fijos o portátiles.

8.7. Cuarto de máquinas: Durante las operaciones de carga de combustible estarán fuera de servicio los motores de combustión interna y eléctricos, manteniéndose ventilado el espacio por medios naturales a efectos de evitar la acumulación de vapores en su interior, cuya concentración pueda ser susceptible de deflagraciones o principios de incendio.

8.8. Tareas ajenas a la carga de combustible: No se realizarán tareas en las inmediaciones de la embarcación que puedan producir chispas y/o fuentes de calor.

## **DISPOSICIONES PARA LOS CLUBES NAUTICOS, GUARDERIAS, PUERTOS RECREATIVOS Y ASTILLEROS DE EMBARCACIONES.**

### **1. Introducción:**

Los clubes náuticos, guarderías de embarcaciones, puertos recreativos y astilleros de embarcaciones, implementarán las medidas necesarias para la recepción de las aguas sucias, basuras, hidrocarburos y/o sus mezclas de las embarcaciones deportivas y de placer que operen en o desde los mismos.

### **2. Directrices de organización:**

Con el fin de utilizar de manera óptima los servicios públicos de eliminación de residuos, los propietarios y explotadores de los clubes náuticos, guarderías, puertos recreativos y astilleros de embarcaciones, con el objeto de prevenir la contaminación del medio acuático, deberán:

2.1. Presentar proyectos conceptuales a los planificadores nacionales, provinciales y municipales, en una etapa temprana, para facilitar una evaluación preliminar de los efectos en el medio ambiente.

Las propuestas completas deberán ofrecer pormenores de un plan de gestión de desechos y el aumento proyectado en el número de embarcaciones y de personas.

2.2. Cerciorarse de que las prescripciones relativas al desarrollo sostenible del medio ambiente están claramente definidas en las especificaciones e instrucciones al encargar a los asesores el proyecto de las instalaciones y la infraestructura o cuando se pida material o se asignen trabajos de construcción o servicios relacionados.

2.3. Proyectar e implantar un programa continuo de gestión y formación de personal para la operación de servicios y equipo destinados a proteger el medio ambiente y prevenir la contaminación de la tierra y de las aguas.

2.4. Servirse solamente de contratistas u organismos autorizados, a través de la legislación vigente en la materia, de eliminación de desechos. Mantener registros del tipo de desechos, cantidad y contratista empleado o método de eliminación.

2.5. Especificar claramente todas las comodidades y servicios a disposición de los usuarios, incluidas la disponibilidad de lugares de atraque, instalaciones receptoras de desechos, servicios de expendio de combustible, lavabos en tierra, instalaciones de reparación y mantenimiento de embarcaciones, entre otros.

2.6. Proyectar agrupaciones de cooperación, cuando sea posible, a escala local, regional o nacional, para la adopción de medidas de respuesta en emergencias, para compartir las instalaciones y los conocimientos y para otros fines de interés común, según se requiera.

### **3. Directrices para la implantación:**

Además de las medidas de procedimientos indicadas “supra”, como regla general los propietarios y explotadores de clubes náuticos, guarderías de embarcaciones, puertos recreativos y astilleros de embarcaciones, deberán:

3.1. Proporcionar instalaciones receptoras de desechos apropiadas para las embarcaciones que utilicen los servicios ofrecidos, incluidos:

3.1.1. recipientes de características constructivas y de capacidad adecuada para contener basura en general y material reciclable;

3.1.2. tanques adecuados para aceites residuales, baterías secas, residuos oleosos, desechos peligrosos de solventes y agentes desengrasantes, incluidos los recipientes viejos que los contenían;

3.1.3. receptáculos para desechos de enfermería y sanitarios, destinados a la incineración u otro tipo de eliminación apropiada; y

3.1.4. una zona de almacenamiento adecuada para baterías de plomo viejas y un recipiente especial para depositar bengalas vencidas para señales de socorro.

3.2. Proporcionar instalaciones receptoras de desechos de aguas sucias, consistentes en sistemas de extracción de efluentes del tanque de retención, incluido un medio para vaciar retretes químicos.

3.3. Proporcionar a los usuarios servicios sanitarios adecuados.

3.4. Asegurarse la instalación de un sistema eficaz de señalización para guiar a los usuarios hasta el lugar en que estén situados las instalaciones o puestos de recepción de desechos.



3.5. Proporcionar elementos adecuados para la contención y recogida de los residuos generados durante las operaciones de limpieza de los cascos, como por ejemplo los derivados de la limpieza con chorro de granalla, lijado y rasqueteado, que se depositarán para su eliminación en el sistema de recogida de desechos peligrosos.

3.6. Proveer una instalación especial para depositar los residuos tóxicos del lavado por chorro a presión de la superficie del casco de embarcaciones tratada con pinturas antiincrustantes.

La eliminación de dichos residuos se efectuará considerándolos como residuos peligrosos.

Los cascos nunca se deberán lavar por chorro a presión, ni limpiar ni preparar en gradas o mecanismos de elevación que permitan la descarga de residuos en el medio acuático.

3.7. Utilizar herramental con accesorios de funcionamiento por aspiración para lijar, rectificar, perforar, etc., el exterior de las embarcaciones, en especial las que estén en el agua, con el fin de evitar que las virutas y el polvo lleguen al medio acuático.

3.8. Cerciorarse de que las áreas de aprovisionamiento de combustible y de recepción de hidrocarburos y aguas sucias, estén dotadas de medios adecuados para la contención de posibles derrames.

3.9. Utilizar y fomentar el uso de almohadillas y materiales absorbentes de hidrocarburos para reducir al mínimo los efectos de los derrames accidentales de aceite, combustible y sus residuos.

3.10. Las instalaciones de recepción de residuos sólidos y líquidos, serán adecuadas y cumplirán con la normativa vigente nacional, provincial o municipal, respecto al depósito, manejo y disposición final acorde a la naturaleza de los residuos recibidos.

3.11. En función a lo indicado en los puntos precedentes, se considera importante estandarizar los tipos y características de las instalaciones receptoras de residuos sólidos y líquidos provenientes de las embarcaciones, de forma tal que los navegantes y los operadores de las instalaciones vean facilitadas sus tareas.

3.12. Cuando la reducción definitiva y/o disposición final de los residuos recibidos se realice por intermedio de terceros, los responsables de las instalaciones indicadas en el título serán los encargados de verificar que éstos cumplan con las habilitaciones y normas vigentes de orden nacional y/o provincial.

3.13. No basta con disponer de un buen servicio en la instalación de recepción, sino que es preciso dar a los usuarios información de su uso; para alcanzar este objetivo se ha de tener prevista la colocación de carteles informativos en distintos idiomas en lugares estratégicos de la instalación.

Otra práctica muy recomendable es la edición de folletos o pequeñas guías que se entregarán a los usuarios en su primera llegada a la marina o puerto deportivo, en las cuales, además de recoger las características principales de las instalaciones, se han de señalar los puntos previstos para la recolección o depósito de los residuos y unas instrucciones claras y concisas sobre su utilización.

Tanto la información escrita que se facilite a los usuarios, como los carteles, deben identificar a la persona o departamento a cuyo cargo esté el mantenimiento del servicio y el procedimiento para ponerse en contacto con ella en caso de necesidad.

3.14. El personal a cuyo cargo se encuentre el mantenimiento del servicio, deberá atender con rapidez y eficacia la demanda, contando con el material y equipo necesario, así como los conocimientos técnicos precisos para llevar a cabo la operación con seguridad.

3.15. La Prefectura Naval Argentina informará a la Autoridad que corresponda, sobre aquellas anomalías detectadas respecto de la contaminación ambiental proveniente, u originada, en instalaciones ubicadas fuera del ámbito jurisdiccional propio.

## **DEPORTIVAS Y DE PLACER EN MATERIA DE PRESERVACION DEL MEDIO ACUATICO**

### **1. Introducción:**

Todos los usuarios tienen el mismo derecho de disfrutar del medio acuático.

Sin embargo, los capitanes de las embarcaciones deben aceptar una mayor responsabilidad que otros usuarios de a bordo en lo que se refiere a la protección ambiental.

### **2. Directrices de organización:**

Cuando se emprenda un viaje hacia una determinada región o dentro de ella, el capitán deberá:

2.1. Cerciorarse de que la embarcación es adecuada para la travesía que se proyecta, en particular que cuente con la debida capacidad para el almacenamiento de desechos con el fin de guardar todo tipo de residuos en condiciones higiénicas, teniendo en cuenta la naturaleza de los pasajeros y la duración y el lugar de la travesía.

2.2. Familiarizarse debidamente con las prescripciones relativas a la seguridad de la navegación y al medio ambiente en que se desarrollará el viaje. En particular, tener conocimiento de las restricciones en vigor en los lugares de paso y destino en lo que se refiere a descargas de aguas sucias, hidrocarburos y basuras, y del lugar en tierra en que se encuentran las instalaciones receptoras de tales residuos.

2.3. Asegurarse que la tripulación y los pasajeros tienen pleno conocimiento de lo que deben hacer para evitar la contaminación de las aguas. Esto incluye la retención a bordo de las basuras, especialmente plásticos, residuos oleosos y materiales tóxicos, el funcionamiento de los retretes, dónde y cómo almacenar los desechos a bordo, etc.

### **3. Directrices para la implantación:**

En general, los usuarios deberán cooperar con la Prefectura, y con los propietarios y explotadores de puertos deportivos y recreativos, clubes náuticos, guarderías de embarcaciones y astilleros, con el fin de alcanzar los objetivos del desarrollo ecológico. El capitán deberá, con carácter de práctica común:

3.1. Abstenerse de descargar a las aguas cualquiera de las siguientes sustancias: aguas sucias, basuras, hidrocarburos, agentes de limpieza o cualquier otra sustancia perjudicial.

3.2. Evitar pasar cerca de hábitat de aves y mamíferos, ya que la agitación de las velas o de las banderas, el ruido del motor, gritos demasiado fuertes, música ruidosa, y los cambios irregulares de rumbo a gran velocidad, los perturban.

3.3. Utilizar buenas prácticas marineras para evitar varaduras y fondeos en áreas de sensibilidad ecológica (v.g.: sectores de recría de fauna acuática) y en puntos donde existan elementos subacuos que tengan importancia arqueológica, científica o histórica.

3.4. No descargar nunca los retretes directamente a las aguas en fondeaderos semiencerrados o congestionados ni cerca de playas concurridas, ya que podrían crearse riesgos para la salud pública y el medio ambiente.

3.5. Prevenir la contaminación por escapes oleosos, en especial los de los motores de dos tiempos, aguas de sentina y residuos de pinturas antivegetativas tóxicas, en particular cuando se opere en fondeaderos y en sus alrededores y en zonas costeras semiencerradas.

3.6. Asegurarse de que la embarcación tiene capacidad suficiente para almacenar desechos en condiciones higiénicas, teniendo en cuenta el número y la naturaleza de la tripulación y de los pasajeros y la duración del viaje, antes de que se sepa con certeza que es posible eliminarlos adecuadamente en instalaciones terrestres. Hacerse de un tanque de retención si es probable que el crucero dé como resultado estadías prolongadas en fondeaderos cerca de tierra.

3.7. Al planear un crucero, prever la falta de instalaciones receptoras en lugares distantes y en gran parte deshabitados y adoptar las medidas del caso.

3.8. Poner en práctica una manipulación prudente de los desechos. Retirar las envolturas innecesarias antes de cargar. Aplastar las latas vacías para reducir el volumen al almacenarlas. Cerciorarse de que haya a bordo medios adecuados para guardar residuos plásticos tales como toallas sanitarias, pañales descartables, preservativos usados y artículos similares, que nunca se deben arrojar a las aguas.

3.9. Asegurarse de que todas las personas a bordo comprenden los procedimientos de control de desechos y saben cómo y dónde guardar determinados residuos. Fijar carteles o rótulos para recordar a las personas que no deben arrojar nada a las aguas.

3.10. Retener a bordo todos los desechos y residuos operacionales hasta que se disponga de instalaciones receptoras de eliminación en tierra, siempre que no representen un riesgo para la embarcación o su tripulación.

3.11. No echar a las aguas redes, cuerdas de pesca u otros materiales plásticos que se hayan retirado de las hélices o tomas de mar, a efectos de evitar daños en la flora y la fauna silvestres.

3.12. Entregar a tierra separadamente los desechos acumulados durante el viaje, con el fin de facilitar la eliminación en la instalación receptora y ayudar a crear posibilidades para su reciclaje y aprovechamiento.

3.13. Abstenerse de bombear para descargar a las aguas las mezclas oleosas de sentina, a menos que la embarcación se encuentre en una situación de peligro.

Utilizar almohadillas de limpieza de sentina para absorber los derrames de combustible y aceite en los espacios de la maquinaria y de las sentinas.

3.14. Evitar que se derrame a la sentina aceite sucio cuando se cambie el lubricante del motor. Depositar estos residuos líquidos en instalaciones de tierra.

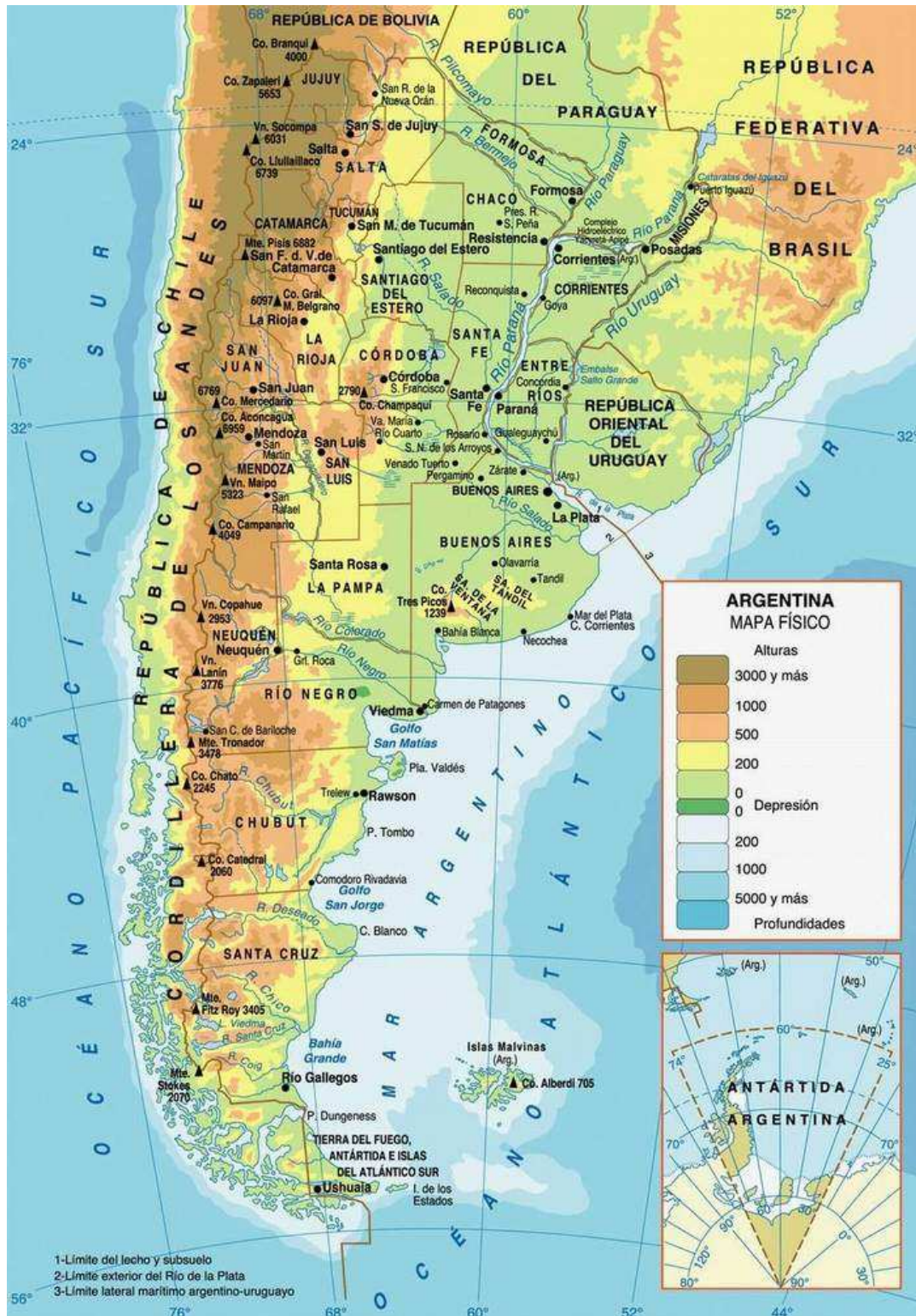
Tratar análogamente los recipientes de aceite vacíos, almohadillas impregnadas con hidrocarburos y filtros de combustible y de aceite usados.

3.15. Retirar y volver a aplicar pintura antivegetativa solamente en lugares específicamente proyectados para este fin y dotados de sistema adecuados de almacenamiento y eliminación de residuos.

3.16. Asegurarse de que la embarcación está bien provista de información actualizada para la seguridad de la navegación, protección ambiental y gestión de la contaminación. La información incluye cartas náuticas y normas reglamentarias (v.g.: Ordenanzas emitidas por la Prefectura).

3.17. Obtener información acerca de las facilidades que tiene un determinado puerto deportivo, guardería, club náutico o astillero, en materia de recepción de residuos, previo a su arribo.

3.18. Comunicar a los explotadores de instalaciones y a la Prefectura toda información acerca de la experiencia que se ha tenido en cuanto a la disponibilidad e idoneidad de las instalaciones receptoras de desechos, su utilidad, la precisión de los materiales de recurso y su empleo para lograr que, gracias a dicha información, las necesidades de los usuarios sean bien entendidas.



Mapa 1